HEFT 16 18. JULI 2024 DEUTSCHLAND 4,90 €

auto motor und sport

Jetzt endlich gut?
VW Golf 1.5 eTSI

Ratgeber
Urlaubs-Check für den Gebrauchtwagen

PORSCHE 911 CARRERA GTS

Sieben Neue – schon gefahren

VW ID. Buzz GTX

Maserati GranCabrio

XPeng G6

Cupra Formentor VZ e-Hybrid

Alfa Romeo Junior

GWM Ora 07

1000-km-Tour
E-Autos in der Praxis

Jubiläum
25 Jahre Audi RS4

Formel 1
Grand Prix England

Wer fängt den Sommer?
BMW 430i Cabrio gegen Mercedes CLE 300 Cabrio

Das Beste aus zwei Welten?
Porsche Panamera 4 E-Hybrid

VERGLEICHSTEST
- Tesla Model Y
- Volvo XC40
- Skoda Enyaq

TEST DACHZELTE 7x mobile Freiheit

16
4 190141 804905

Österreich 5,60 €; Schweiz 7,90 CHF; BeNeLux 5,80 €; Dänemark 59,95 DKR; Griechenland, Finnland 6,90 €; Frankreich, Italien, Portugal, Spanien, Slowenien 6,50 €; Tschechien 199 CZK

Wenn selbst der Betriebsrat mit dem Vorstand Mitleid hat

Mercedes hat ein Kompetenzzentrum zur Entwicklung von Zellen und Batterien für E-Autos eröffnet. Über die vielen Probleme der Stromer kann das nicht hinwegtäuschen.

Es waren durch die Bank freundliche Gesichter wirtschaftlicher und politischer Prominenz, die da bei der Eröffnung des eCampus bei Mercedes in Untertürkheim zusammenkamen. Wobei: Wie fühlt sich ein Robert Habeck, der als Bundeswirtschaftsminister und Vizekanzler zum Jahresende 2023 die Förderprämie für E-Autos streichen ließ und so das ganze Segment erst einmal ins Minus geschossen hat? Allein bei Mercedes ging der E-Auto-Absatz im ersten Halbjahr 2024 um 16 Prozent zurück.

Porsche verzeichnet beim Taycan sogar 51 Prozent Rückgang im gleichen Zeitraum, was nicht allein am bevorstehenden Modellwechsel liegen kann. Bei Audi steht das Werk Brüssel auf der Kippe, wo der Q8 e-tron gefertigt wird – und Mercedes schiebt die Strategie „Electric only" auf die lange Bank. Bis weit in die 2030er-Jahre wird es Verbrenner geben; ursprünglich sollte 2030 auf den Märkten, die es zulassen, Schluss sein. S-Klasse-Kunden können dank des Kurswechsels durchatmen: Das Flaggschiff erhält, entgegen ursprünglichen Planungen, auch in Zukunft konventionelle Motoren.

Ist das richtig oder falsch? Es kommt darauf an, könnte man salomonisch antworten. Der Druck, unter dem Källenius, Blume und Co. stehen, ist immens. „Ich beneide den Vorstand nicht um diese Aufgabe", ließ der Betriebsratsvorsitzende des Werks Untertürkheim, Michael Häberle, wissen.

Es braucht viel Mut und Weitsicht, um die Hängepartien in Sachen E-Mobilität, die zum Teil auch hausgemacht sind, durchzuhalten. Für Mercedes wird die Einführung des neuen CLA auf der MMA-Plattform Anfang 2025 das Zünglein an der Waage. Wenn das Kompaktmodell mit 750 km E-Reichweite nicht zündet und auch die Neue Klasse von BMW beim Kunden nicht ankommen sollte, wenn zudem Porsche Probleme mit der rein elektrischen Ausrichtung der Macan-Reihe bekommt – dann, entschuldigen Sie, gute Nacht, E-Mobilität!

Die Bundesregierung und generell die Politik der EU können viel dazu beitragen, dass die Menschen Vertrauen in nachhaltige Mobilität gewinnen: Die Lade-Infrastruktur muss schneller ausgebaut werden, grüner Strom ausreichend zur Verfügung stehen. Strafzölle gegen chinesische E-Autos verunsichern die Menschen. Besser wäre es, den Zugang zu den Stromern zu erleichtern – durch intelligente, gern auch an das Einkommen geknüpfte Förderkonzepte. Andere Länder können das. Und genau darin liegt das Risiko für Deutschland. Wir können es im Moment nicht. ■

Was ist Ihre Meinung? Schreiben Sie mir:
bpriemer@motorpresse.de

Eröffnung eCampus: Winfried Kretschmann, Markus Schäfer, Ola Källenius und Robert Habeck

Antrieb für die Zukunft
Der neue eCampus in Untertürkheim

Foto: Mercedes

DREI AUS UNSEREM TEAM

Sebastian Renz vergleicht BMW Vierer Cabrio mit Mercedes CLE Cabrio (S. 60)

Dirk Gulde testet E-Autos auch aus China auf ihre Qualitäten auf der Langstrecke (S. 94)

Diana Hespeler koordiniert als Assistentin auch die Sicherheitsaktion (S. 100)

auto motor und sport

Inhalt

NR. 16/2024

50

Dr. Ing. h.c. Porsche
Dynamik gewahrt, Komfort verbessert: Der neue Panamera ist eine Luxuslimousine voller Hightech bis hin zum vollaktiven Fahrwerk

TESTS & FAHRBERICHTE

LESERWAHL

SERVICE

Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

100

Reif für die Reise?
Mit dem frisch erworbenen Gebrauchten in den Urlaub? Klar, aber erst nach einem gründlichen Check, etwa beim TÜV Süd

136

Sonne, Eis und Dolce Vita
Mehr als 6 elektrische Kilowatt sind nicht drin und auch nicht mehr als 45 km/h. Trotzdem bezaubert der Fiat Topolino

60

Die Leichtigkeit des Dahinrollens
Schön, dass es solche Cabrios noch gibt. Mercedes CLE 300 und BMW 430i laden zur gepflegten Ausfahrt ein

REPORT

GEBRAUCHTWAGEN

IMPRESSION

82

Tiny Tent oder karge Koje?
Minimalismus für die Reise: Wir haben sieben Dachzelte für die Montage auf Pkw getestet

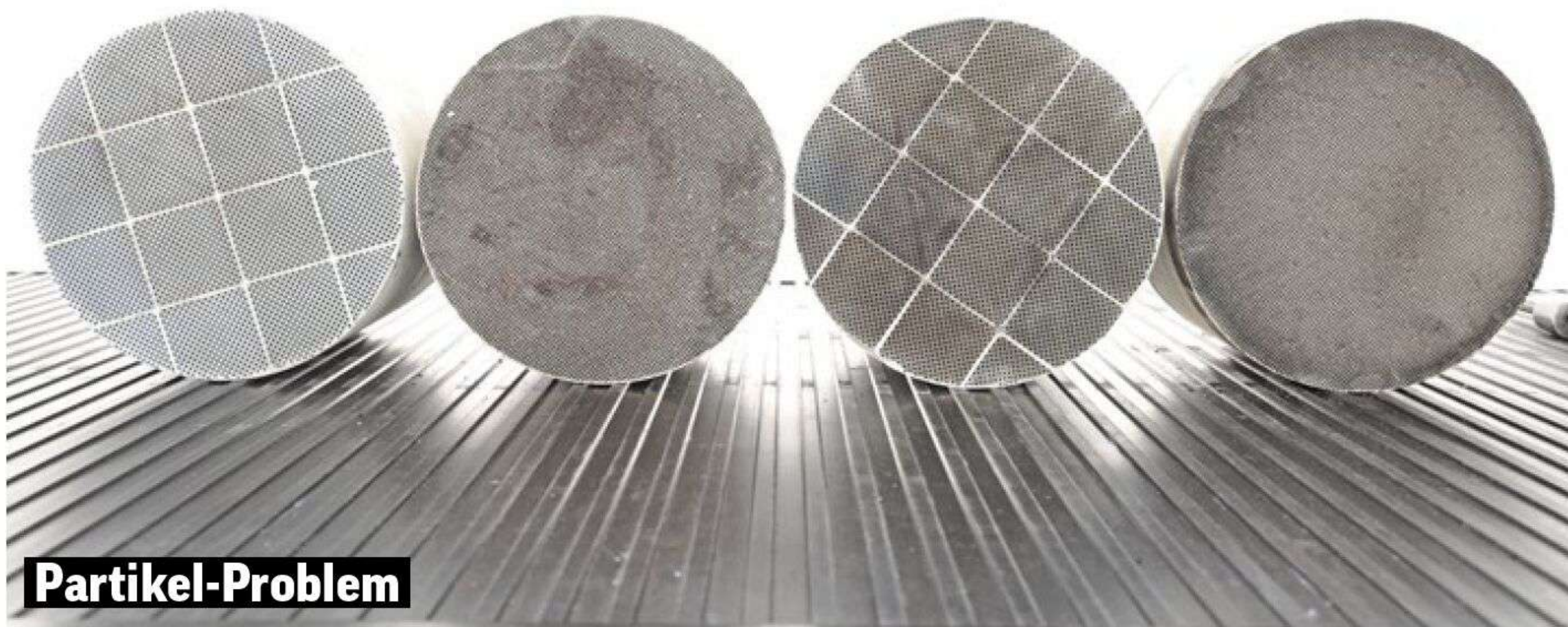
SPORT

RUBRIKEN

AUTOS IM HEFT

Fotos: ADAC

Links: Je zwei geöffnete Oxi-Kats und Partikelfilter aus einem Fiesta 1.5 TDCi. Sie sehen intakt aus. Oben: Ausriss aus Heft 10/2024

Partikel-Problem

Was verschweigt Ford?

Dass viele Ford-Diesel durch die Abgasuntersuchung fallen, könnte gar nicht am Partikelfilter liegen. Ford will die Ursache nicht nennen.

Ford-Dieselmodelle fallen derzeit wegen zu hoher Partikelwerte vermehrt durch die Abgasuntersuchung, die AU (siehe Heft 10/2024). Das ADAC Technik Zentrum in Landsberg (TZLL) hat daher einen Ford-Partikelfilter geöffnet und begutachtet. Er stammt aus einem acht Jahre alten Ford Fiesta mit 1.5-TDCi-Dieselmotor, der zuvor wie viele andere Ford-Diesel wegen zu vieler Rußpartikel im Abgas die AU nicht geschafft hatte. Sie ist Bestandteil jeder HU. Seit Juli 2023 zählen die Prüforganisationen bei Euro-6-Dieselfahrzeugen die Anzahl der Partikel (auto motor und sport 10/2024), vorher wurde lediglich per Lichtstrahl die Trübung des Abgases gemessen.

Die ADAC-Experten konnten am Kern (Monolith) des untersuchten DPF Rußspuren und am Endrohr einen kleinen Rußfilm erkennen. An einer Stelle zeichnete sich ein kleiner Riss an einer Klebestelle ab. Offenkundig defekt war der Monolith aus dem sehr robusten Material Siliziumkarbid (SiC) jedoch nicht. TZLL-Leiter Reinhard Kolke, promovierter Ingenieur, vermutet: „Das Management von aktiver und passiver Regeneration könnte nicht aufeinander abgestimmt sein." Wenn das so sei, würde der alleinige Austausch des DPF nicht helfen.

Die passive Regeneration erfolgt während des normalen Fahrbetriebs, wenn die Bedingungen hierfür gerade günstig sind. Der Ruß verbrennt dann unter Betriebstemperatur. Die aktive Regeneration tritt unter anderem ein, wenn der DPF einen bestimmten Füllstand erreicht hat. Zur Verbrennung der dann größeren Rußmenge werden höhere Temperaturen benötigt, sie entstehen durch zusätzliche Kraftstoffeinspritzungen.

Das ADAC Technik Zentrum hat vor Wochen einen weiteren DPF von Ford geöffnet. Auch dieser Filter wirkte intakt und sogar sauberer als die zweite Stichprobe. Doch auch ein zu sauberer Filter kann zum Problem werden. Etwa wenn sich kein Rußkuchen bildet, an dem die Partikel hängen bleiben können. Auch das könne ein Indiz für ein suboptimales Regenerationsmanagement sein, so Reinhard Kolke.

„Das Management von aktiver und passiver Regeneration könnte nicht aufeinander abgestimmt sein"
Dr. Reinhard Kolke, ADAC

Ford will die ADAC-Vermutung auch auf Nachfrage weder bestätigen noch dementieren. „Unser Team arbeitet weiterhin an der DPF-Thematik, und die Liefersituation wurde ebenfalls weiterhin verbessert", heißt es aus Köln knapp. Auch die genaue Ursache hält der Hersteller geheim. Im April hatte ein Sprecher noch eine „Fehlfunktion des Diesel-Partikelfilters aufgrund hoher Temperaturen" als Grund genannt, diesen aber nicht näher erklärt.

Was aber, wenn der DPF gar nicht die Ursache für die Partikel-Probleme ist? Bekommen Kunden, die sich bereits für mehrere Tausend Euro einen neuen Filter haben einbauen lassen, dann ihr Geld zurück? Auch diese brisante Frage lässt Ford trotz Nachfrage unbeantwortet.

Seit Ende 2023 untersucht das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg, ob die Diesel-Partikelfilter von Ford die gesetzlichen Dauerhaltbarkeits-Anforderungen erfüllen oder ob ein Serienmangel vorliegt. Nach Auskunft eines KBA-Sprechers ist das Verfahren „weit fortgeschritten". *cma*

Aufstieg des A4 zum A5

Vor 30 Jahren wurde aus dem 80 der A4. Ab November 2024 firmieren Limousine und Avant unter A5; A4 heißen künftig nur noch Elektromodelle. Mit rund 4,83 Metern Länge entwächst der A5 der Mittelklasse. Durch eine große Heckklappe wird die Limousine vom Stufenheck zum Fließheck und ersetzt so auch den A5 Sportback. Ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist gesetzt. Zweiliter-Benziner und -Diesel (150 und 204 PS) sowie der S5 mit Dreiliter-V6 (367 PS) bilden das Motorenangebot zum Marktstart. A5 Coupé und Cabrio erhalten keine Nachfolger. *fls*

Supra-Vierzylinder bleibt in Europa im Programm

Toyota bietet den Supra in den USA künftig ausschließlich mit Sechszylindermotor an, das Basismodell mit Vierzylinder-Turbomotor fliegt zum Modelljahreswechsel im Herbst 2024 aus den Konfiguratoren. „In Deutschland und Europa bleibt der Vierzylinder im Programm", sagte ein Sprecher auf Nachfrage von auto motor und sport.

Toyota bietet in Deutschland drei Versionen des mit dem BMW Z4 verwandten Modells an: den Vierzylinder-Turbo mit 258 PS und Achtstufenautomatik sowie den Reihensechszylinder-Turbo (340 PS) mit Sechsgang-Handschaltung oder Achtstufenautomatik. Die Preise beginnen bei 52 850 Euro für den Vierzylinder-Supra und bei 66 450 Euro für die Sechszylindermodelle. Laut aktuellen Verkaufszahlen haben sie mit 82 Prozent im ersten Halbjahr 2024 die Mehrheit; 38 Prozent von ihnen sind Handschalter. *aof*

Neue E-Auto-Kaufprämie vorgeschlagen

Grüne in der Ampel wollen Gespräche mit der Industrie über neue Förderung für kleine E-Modelle.

Nach dem Auslaufen der staatlichen Kaufprämie von bis zu 6000 Euro für Elektroautos bringen die Grünen in der Berliner Ampelregierung eine Neuauflage ins Spiel. „Mit der Automobilwirtschaft muss es Gespräche über die Beschleunigung der heimischen Produktion von kleineren E-Pkw geben, inklusive eines Austausches über Fördermöglichkeiten für dieses spezifische Segment", sagt der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Bundestag, Stefan Gelbhaar. Eine ähnliche Forderung von VW-Konzernchef Oliver Blume hatte das ebenfalls grüne Bundeswirtschaftsministerium bereits zurückgewiesen. Eine staatliche Förderung sei „auch jenseits von Haushaltsfragen zunehmend entbehrlich", erklärte eine Sprecherin im März (Heft 8/2024). Der verkehrspolitische Sprecher der Union im Bundestag, Thomas Bareiß, betont, dass die Abschaffung der Kaufprämie ein großer Fehler sei. „Der Automobilmarkt braucht wieder Verlässlichkeit und Planbarkeit", betont der CDU-Politiker gegenüber der Redaktion.

Auch der Ampel-Koalitionär FDP ist gegen eine Neuauflage der reinen E-Auto-Subvention, die Ende 2023 ausgelaufen ist. Man setze stattdessen „auf Technologieoffenheit". Die Liberalen möchten lieber „verschiedene Antriebsformen fördern. Einseitige Förderungen greifen zu kurz", so der FDP-Abgeordnete Bernd Reuther. Man brauche „umfassende Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für alle innovativen Antriebsarten, um den Automarkt nachhaltig zu stärken". Die SPD spricht sich ebenfalls klar gegen ein Comeback der Subvention aus. „Eine Wiederauflage der E-Auto-Förderung ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht geplant", sagt die verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Isabel Cademartori. Nun seien „die Hersteller gefragt, mehr Modelle zu bezahlbaren Preisen auf den Markt zu bringen".

Linke und AfD schließen eine neue Förderung aus. Das Bündnis Sahra Wagenknecht (BSW) denkt darüber nach, sieht darin aber nur einen von vielen Wegen, um den Markt wieder zu beleben. *aro/cma*

„Mit der Automobilwirtschaft muss es einen Austausch über Fördermöglichkeiten für kleine E-Pkw geben" Stefan Gelbhaar, Grüne

„Zusätzliche Verunsicherungen können weder die Verbraucher noch die Hersteller gebrauchen"
Isabel Cademartori, SPD

„Kommunen müssen selbst entscheiden können, auf welche Technologie sie setzen wollen"
Klaus Ernst, BSW

„Die konzeptlose plötzliche Abschaffung der E-Prämie war ein großer Fehler."
Thomas Bareiß, CDU

„Wir setzen auf Technologieoffenheit und möchten verschiedene Antriebsformen fördern"
Bernd Reuther, FDP

„Für das Erreichen der Klimaziele ist eine Reduktion der privat genutzten Autos in Städten unerlässlich"
Bernd Riexinger, Linke

„Die AfD sieht keinen Grund für eine überstürzte Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor"
Dr. Dirk Spaniel, AfD

Foto: IMAGO (1)

Ford Capri kehrt als E-SUV zurück

Nach dem Explorer bringt Ford ein zweites Auto auf der MEB-Plattform von VW auf den Markt. Das SUV-Coupé trägt den geschichtsträchtigen Namen Capri.

Mit seinem Namensvetter hat der reine Stromer jedoch wenig gemein, abgesehen von der abfallenden Dachlinie und den geschwungenen Seitenscheiben. An Front und Heck bilden jeweils vier Streifen die Lichtsignatur des Kompakt-SUV.

Der Fahrersitz des neuen Capri verfügt über eine Massagefunktion. Unter dem neigungsverstellbaren 14,6-Zoll-Touchdisplay verbirgt sich ein großes Staufach.

Zum Start stehen eine Heckantriebsversion mit 210 kW und eine Allradvariante mit 250 kW zur Wahl. Im WLTP-Zyklus kommt das Crossover-Coupé bis zu 627 km weit. Die Preise des elektrischen Capri? Ab 51 950 Euro. *fls*

McQueen-Bildarchiv geöffnet

Eigentlich dachte man, dass zu Steve McQueens Kultfilm „Le Mans" alles bekannt sei – eigentlich. Vor Kurzem aber sind neue Fotos aufgetaucht, die hinter den Kulissen entstanden sind. Ihr Urheber ist der US-Amerikaner Don Nunley, der als Set-Ausstatter die Authentizität verantwortete. Nunley, eine Legende seines Fachs, vermachte die Schätze vor dem Tod einem Freund aus Deutschland. Dieser ließ die Dias aufwendig reinigen und scannen.

Zusätzlich zum Verkauf von Drucken (**making-of-le-mans.de**) werden 30 Motive öffentlich ausgestellt. Im Rahmen der Veranstaltung „Concours of Elegance" am Tegernsee (26. bis 27. Juli) feiern sie ihre Premiere im deutschsprachigen Raum. *ptk*

Fotos: The Breakfast Club GmbH

Foto: Justin Brosch (RTW)

Krimineller Wahnsinn: RTW-Radmuttern gelöst

In Essen (Nordrhein-Westfalen) haben sich während der Fahrt erst die Radmuttern und dann ein Hinterrad eines Rettungswagens (RTW) gelöst. Die Besatzung und eine Patientin blieben unverletzt. Die Feuerwehr schließt nicht aus, dass Unbekannte die Schrauben vorher mutwillig gelockert haben.

Es gibt viele solcher Fälle. In Höxter (NRW) blieben im Dezember und Januar zwei RTW wegen gelöster Radmuttern liegen. In Berlin sollen Auto-Insassen RTW-Radmuttern aus Rache gelockert haben – sie fühlten sich blockiert. Der Deutsche Feuerwehrverband ist bestürzt, fordert für Täter harte Strafen. *cma*

„Wir sind über diese neuere Form von Gewalt gegen Einsatzkräfte bestürzt. Die Täter müssen entsprechend hart bestraft werden!"

Lars Oschmann, Dt. Feuerwehrverband

Urteil: Schleier am Steuer bleibt verboten

Laut Oberverwaltungsgericht Münster bleibt das Tragen eines Gesichtsschleiers (Niqab) beim Autofahren verboten (Az. 8 A 3194/21).

Eine Muslima hatte aus religiösen Gründen eine Ausnahmegenehmigung vom generellen Verhüllungsverbot im Straßenverkehr beantragt. Das Gericht wertete jedoch das staatliche Interesse höher, Autofahrer bei Verkehrsverstößen identifizieren zu können. Zudem beeinträchtige der Niqab die Rundumsicht und gefährde so die Verkehrssicherheit. *cma*

Foto: Getty Images

„Kreativität der Start-ups fördern“

Fragen an Marcus Willand, Managing Director Reziprok Ventures, zum Start-up-Wettbewerb in Partnerschaft mit auto motor und sport.

Was ist die Motivation für eine Start-up-Challenge für KI-basierte Lösungen der Energie- und Mobilitätswende?
Bei der Energie- und Mobilitätswende geht es nicht um ein Mehr an Autos, Straßen, Elektrizität und Ähnlichem, sondern um die Transformation ganzer Industrien hin zur möglichst effizienten Nutzung der zur Verfügung stehenden Ressourcen. Künstliche Intelligenz als Technologie wird einen großen Beitrag zur Hebung der Effizienzpotenziale leisten. Im internationalen Wettbewerb hat Europa hier die Chance, durch intelligente Anwendung von KI Lösungen zu schaffen, die den Unterschied machen.

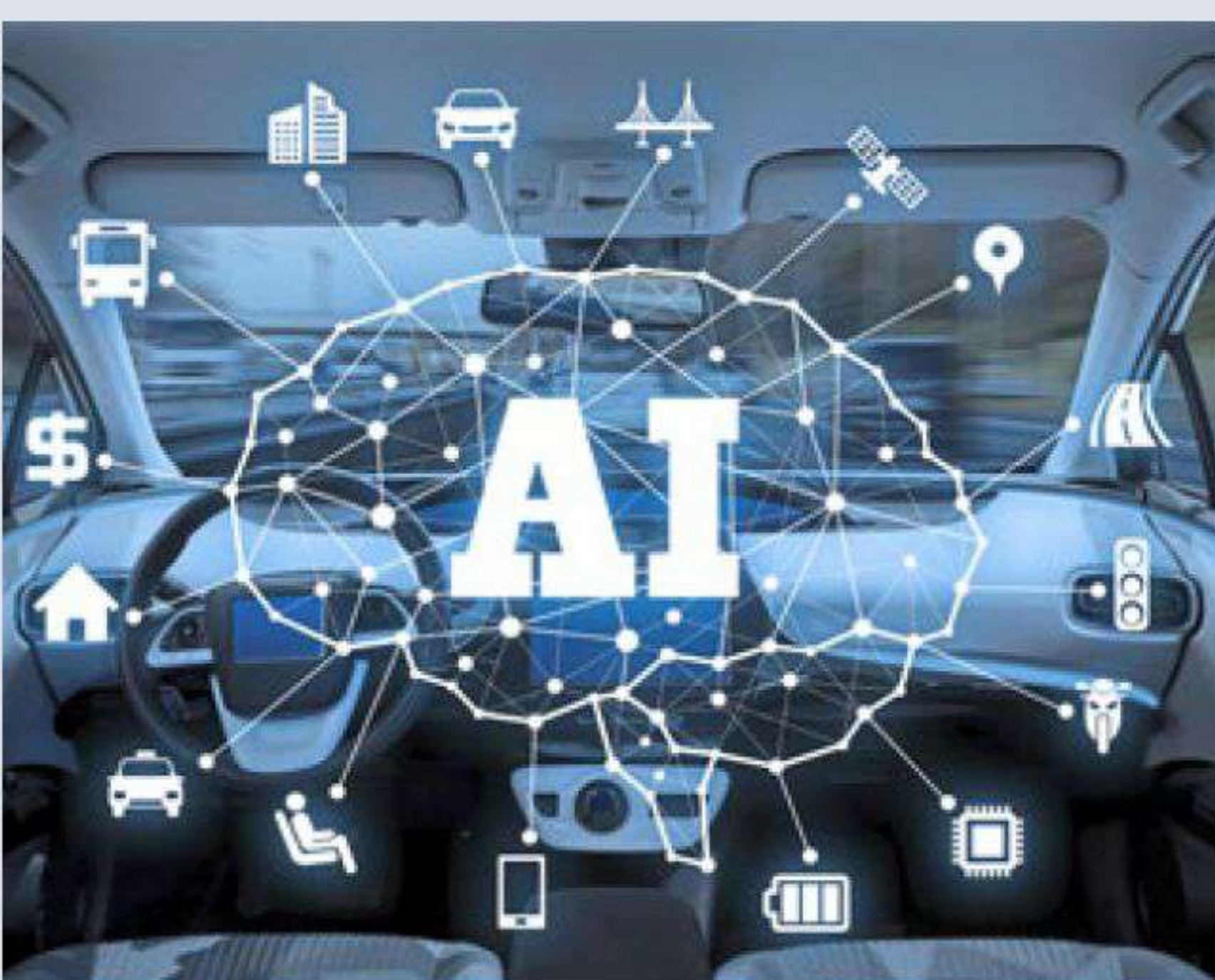
Welche Bereiche sind darauf angewiesen? Der Verkehrssektor? Energieanbieter? Die Städte?
Bei der Anwendung von Lösungen basierend auf KI kann keine der angesprochenen Industrien und Sektoren ausgenommen werden. KI – und damit meinen wir weniger generative KI wie ChatGTP als vor allem konkrete KI-basierte Lösungen für konkrete Herausforderungen – wird zu einem Muss, wollen wir wettbewerbsfähig bleiben.

Welche Investitionsvolumina fließen?
Das lässt sich für unseren Lösungs- und Branchenfokus schwer beziffern. Was man aber festhalten kann: In Europa wird signifikant weniger Geld in KI-Technologie und deren Anwendung investiert als in den USA und China.

Sind die Tech-Player aus Übersee mit mehr Kreativität unterwegs?
Genau hier liegt unsere Chance. Während in Übersee viel Geld in Grundlagen-Technologien investiert wird, konzentrieren sich Start-ups in der EU häufig auf konkrete Anwendungen von KI, um konkrete Probleme zu lösen. Diese Kreativität der europäischen Start-ups wollen wir mit unserer AI-Start-up-Challenge sichtbar machen und fördern!

Wie lässt sich die Entwicklung in Europa beschleunigen? Brauchen wir andere Rahmenbedingungen?
Ausnahmsweise macht die Politik hier bereits einen ganz guten Job. Sie verkennt nur das Volumen der Förderung, das notwendig wäre, um anschlussfähig zu sein.

Das Interview führte Birgit Priemer

reziprok Ventures x auto motor und sport x MOOVE x HEARTFELT_

Mach mit und gewinne 100 000 Euro bei der KI-Start-up-Challenge

Künstliche Intelligenz wird die technologische Entwicklung der nächsten Dekade(n) prägen, besonders bei Automobilherstellern sowie Mobilitäts- und Energieanbietern.

Vor allem in Europa ist es strategisch wichtig, in KI-Start-ups zu investieren. Daher ruft das Unternehmen Reziprok Ventures in einer Partnerschaft mit auto motor und sport und Heartfelt_ die „AI Start-Up Challenge for Mobility & Sustainability“ ins Leben. Angesprochen sind speziell Frühphasen-Start-ups (Pre-Seed und Seed), die innovative KI-Lösungen für die Energie- und Mobilitätswende entwickeln. Neben einem potenziellen Investment von 100 000 EUR erhalten die Gewinner Zugang zu einem Netzwerk führender Experten und Investoren im Bereich KI, Mobilität und Nachhaltigkeit.

Bewerbung:
https://heartfelt.capital/pitch/ai-startup-challenge
Partner: Motor Presse Stuttgart, Heartfelt_, Reziprok Ventures
Bewerbungsfristen:
1. Juli bis 30. August 2024
Preis: 100 000 EUR*

Die Preisverleihung findet am 24. September auf dem auto motor und sport-Kongress in München statt.

auto motor und sport MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2024 KONGRESS

* 100 000 EUR gehen an das oder die Start-ups, die den Bewerbungsprozess für ein First Ticket bei Heartfelt_ erfolgreich durchlaufen. Abhängig von Qualität und Anzahl der Bewerbungen kann es sein, dass kein oder mehrere Start-ups eine Finanzierung in genannter Summe erhalten.

Fotos: Rossen Gargolov, Getty Images

Top 50 Modelle

	Modell	Jan.–Juni 2024	+/– (%) Vorjahr	Juni 2024	+/– (%) Vorjahr
1	VW Golf	60786	+60,8	8423	+20,0
2	VW T-Roc	40544	+11,5	9464	+23,0
3	VW Tiguan	33460	+1,1	5792	–8,5
4	Skoda Octavia	27734	+20,5	5991	+56,3
5	VW Passat	26185	+10,8	5545	+4,2
6	Opel Astra	25515	+173,7	4814	+107,2
7	Seat/Cupra Leon	21976	+101,7	4924	+84,0
8	Audi A4	20525	+11,2	3333	+26,9
9	Opel Corsa	20231	–21,7	4591	–9,7
10	VW Transporter	19681	+17,8	3749	+35,5
11	VW Polo	19616	+40,0	5253	+71,7
12	BMW Dreier	18780	+11,3	2872	–2,4
13	Cupra Formentor	18091	+22,7	4815	+69,0
14	Audi A3	17087	+6,2	3149	–19,3
15	Tesla Model Y	16662	–40,1	3346	–45,1
16	Dacia Sandero	16650	+32,7	3630	+43,5
17	BMW X1	16077	+0,9	3059	–3,1
18	Mercedes E-Klasse	16014	+16,1	2761	+8,5
19	Skoda Karoq	15559	+43,1	3397	+89,9
20	VW T-Cross	15350	–0,4	3735	+29,3
21	Skoda Fabia	15086	+49,9	2884	+111,1
22	Mini	14963	–31,3	2335	–50,1
23	Fiat 500	14886	–21,8	3784	–22,7
24	VW Taigo	14775	+27,7	3877	+80,1
25	Toyota Yaris	14193	–3,3	3454	+16,3
	Mercedes GLC	14193	–21,0	2260	–16,6
27	BMW X3	13796	+23,9	3208	+60,8
28	Mercedes C-Klasse	13735	–46,0	2269	–53,8
29	VW ID.3	13310	+12,1	6370	+170,5
30	Citroën C3	13305	+325,8	3007	+386,6
31	BMW Vierer	11848	–6,5	1780	–23,5
32	Skoda Kamiq	11812	+36,0	2104	+36,0
33	Ford Kuga	11646	+27,5	2558	+11,1
34	Seat/Cupra Ateca	11626	+9,2	2068	–21,6
35	Audi Q3	11615	–12,3	2460	+2,8
36	Seat Ibiza	11455	+56,3	2766	+95,3
37	Dacia Duster	11394	+4,6	3584	+54,5
38	Hyundai Tucson	11312	+27,2	1588	–24,2
39	Kia Ceed	11241	+2,3	1843	–23,7
40	BMW Einser	11227	+9,4	2809	+37,3
41	Mercedes GLA	11177	–4,2	1283	–48,7
42	VW ID.4, ID.5	11119	–39,5	1828	–64,5
43	Volvo XC60	11047	+55,6	1298	–12,5
44	Skoda Kodiaq	10900	–5,6	2436	+4,9
45	Ford Focus	10836	–20,2	2258	–11,0
46	Mercedes V-Klasse	10666	+2,1	2686	+49,6
47	Ford Puma	10467	+0,8	1281	–38,5
48	Opel Grandland	10464	+68,0	2305	+48,7
49	Opel Mokka	10200	–22,3	1904	–41,4
50	BMW Zweier	10110	–5,8	1271	–29,3

Quelle: KBA, Juni 2024

1 471 641

Pkw-Zulassungen Juni

+5,4 %*

CO_2-Ausstoß

123,3 g/km

+1,9 %*

Gebrauchtwagen-Besitzumschreibungen

3 264 796

+48,6 %*

Anteile bei Neuzulassungen

privat 31,9 | gewerblich 68,1 | %

Anteil Importmarken

46,6 %

Davon aus

Land	Anteil
Japan	8,3 %
Tschechien	7,1 %
Frankreich	6,3 %
Südkorea	5,9 %
Spanien	5,7 %
Italien	2,8 %
Rumänien	2,6 %
Schweden	2,3 %
USA	1,9 %
China	1,7 %
Großbritannien	1,7 %

* im Vergleich zu 2023, Werte gerundet

Neuzulassungen nach Marken

	Marke	Januar–Juni 2024	+/– (%) Vorjahr	Juni 2024	+/– (%) Vorjahr
1	VW	289218 (19,7)	+11,0	60754 (20,4)	+14,2
2	Mercedes	126847 (8,6)	–12,7	21359 (7,2)	–15,3
3	BMW	114690 (7,8)	+2,7	20947 (7,0)	+6,9
4	Skoda	104248 (7,1)	+24,9	22419 (7,5)	+51,9
5	Audi	104164 (7,1)	–17,1	20398 (6,9)	–18,2
6	Seat/Cupra	83426 (5,7)	+37,9	19105 (6,4)	+42,0
7	Opel	77235 (5,2)	+15,5	17107 (5,8)	+17,9
8	Ford	51213 (3,5)	–14,3	9463 (3,2)	–21,5
9	Hyundai/Genesis	49616 (3,4)	–0,8	9501 (3,2)	–5,2
10	Toyota	44779 (3,0)	+18,9	8798 (3,0)	+15,6
11	Dacia	38203 (2,6)	+9,9	8805 (3,0)	+6,9
12	Kia	35912 (2,4)	+1,8	6369 (2,1)	–23,8
13	Fiat	35265 (2,4)	–3,9	8544 (2,9)	+5,7
14	Peugeot	32665 (2,2)	+40,6	6355 (2,1)	+39,7
15	Volvo	31763 (2,2)	+59,6	5633 (1,9)	+30,5
16	Citroën	31407 (2,1)	+59,8	5921 (2,0)	+68,7
17	Renault	26491 (1,8)	–13,4	8281 (2,8)	+12,0
18	Mazda	23972 (1,6)	+5,5	4655 (1,6)	+4,0
19	Porsche	21885 (1,5)	+19,2	2623 (0,9)	–23,2
20	Tesla	21249 (1,4)	–41,6	4648 (1,6)	–42,2
21	Mitsubishi	16748 (1,1)	+123,3	2891 (1,0)	+88,7
22	Nissan	16455 (1,1)	+4,9	2552 (0,9)	–7,4
23	Mini	14963 (1,0)	–31,3	2335 (0,8)	–50,1
24	MG Roewe	13602 (0,9)	+44,7	5158 (1,7)	+95,9
25	Suzuki	12488 (0,8)	+8,0	2217 (0,7)	+26,6
26	Smart	8549 (0,6)	+3,4	1626 (0,5)	–4,7
27	Land Rover	6685 (0,5)	–1,9	1311 (0,4)	–10,8
28	Jeep	6358 (0,4)	+21,8	1194 (0,4)	–1,7
29	Alfa Romeo	3708 (0,3)	+19,0	932 (0,3)	+56,9
30	Honda	3590 (0,2)	+37,1	636 (0,2)	+52,2
31	Subaru	2237 (0,2)	+7,9	332 (0,1)	–18,2
32	Lexus	2209 (0,2)	+56,0	435 (0,1)	+15,1
33	DS	1589 (0,1)	+68,9	458 (0,2)	+74,8
34	Polestar	1585 (0,1)	–49,8	334 (0,1)	–64,8
35	GWM	1375 (0,1)	+118,9	297 (0,1)	+51,5
36	Jaguar	1371 (0,1)	–15,5	211 (0,1)	–33,4
37	BYD	1202 (0,1)	+427,2	425 (0,1)	+574,6
38	Ferrari	1122 (0,1)	+13,2	190 (0,1)	+6,7
39	Ssangyong	1107 (0,1)	+3,0	185 (0,1)	–15,5
40	Lamborghini	674	+25,3	132	+46,7
41	Bentley	465	–6,1	131	+52,3
42	Alpine	302	+45,9	69	+23,2
43	Maserati	300	–56,9	54	–47,6
44	Ineos	284	+10,5	36	–79,9
45	Nio	234	–33,1	44	–69,7
46	Rolls-Royce	183	+4,0	22	–24,1
47	Aston Martin	178	–34,6	35	–41,7
48	Lotus	153	–0,6	35	+12,9
49	Fisker	129	–	7	–
50	Cadillac	94	–46,3	20	–61,5
51	Lucid	65	+58,5	15	–55,9
52	Maxus	44	+214,3	10	+100,0
53	Lynk & Co	40	–97,6	12	–90,8
54	Morgan	32	–	8	+100,0
55	Vinfast	32	–	2	–
56	XPeng	31	–	19	–
57	Aiways	23	–41,0	16	+6,7
58	Lada	20	–81,5	1	–90,9
59	Lancia	1	–	–	–
	gesamt	1471641 100,0	+5,4	297329 100,0	+6,1

In Klammern: Marktanteile in Prozent

Skoda mit kräftigem Aufwind, T-Roc auf Platz eins

Der Markt legt zu – um 6,1 Prozent im Juni, um 5,4 Prozent im ersten Halbjahr. Und eine Marke sticht hervor: Skoda erreicht mit einem Plus von 24,9 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Marktanteil von 7,1 Prozent – ein neuer Halbjahresbestwert für die Tschechen und Platz vier, ganz knapp vor Audi. Im Monat Juni liegt der Marktanteil sogar noch höher: Mit 7,5 Prozent verdrängt Skoda noch BMW und Mercedes und rangiert direkt hinter VW auf Platz zwei. Auf Modellebene gibt es im Juni einen Wechsel an der Spitze: Erstmals in diesem Jahr erreicht nicht der VW Golf die meisten Neuzulassungen, sondern sein Schwestermodell T-Roc. *Peter Wolkenstein*

Top 10 Elektroautos

	Modell	Jan.–Juni 2024	Anteil in %	Änderung (+/–) in %	Juni 2024
1	Tesla Model Y	16662	(9,0*)	–40,1	3346
2	VW ID.3	13310	(7,2)	+12,1	6370
3	VW ID.4, ID.5	11119	(6,0)	–39,5	1828
4	Skoda Enyaq	9629	(5,2)	+24,0	2318
5	MG4	9159	(5,0)	+80,0	4492
6	Audi Q4 e-tron	7115	(3,9)	–13,9	1445
7	Cupra Born	6244	(3,4)	+5,6	1715
8	Mercedes EQA	5363	(2,9)	–8,3	569
9	BMW iX1	5345	(2,9)	+11,0	1162
10	Volvo EX30	4941	(2,7)	–	1199
	insgesamt	184125	(12,5**)	–16,4	43412

In Klammern: Marktanteile in Prozent; * am E-Auto-Markt; ** am Gesamtmarkt

Tops ...

Ausgemustertes U-Boot U17 erreicht nach 14 Tagen Transport auf dem Landweg das Technik Museum Sinsheim
So was geht nicht von ahoite auf morgen

Studie: Bosch bleibt wichtigster Zulieferer für Autoindustrie
Die haben geliefert!

Ferienprogramm in Porsche Museum: Kinder können Lego-Modelle zusammenstecken
Dahinter steckt immer ein kluger Kopf

Regierung startet Aufbau von Schnellladenetz für Elektro-Lkw
Netz geht's los

BMW, Mercedes und VW sagen Teilnahme an IAA 2025 zu
Messen auf Rädern

Von auto motor und sport-Oldtimer-Rallyes bekannte Silvretta-Hochalpenstraße wird 70
Hoch soll sie streben!

US-Firma Avida Motors entwickelt hocheffizienten Benziner mit zwei Pleueln und ohne Ventile
Denen ist zum Pleulen zumute

Jacob & Co. fertigt Uhr Bugatti Tourbillon mit eingebautem gangfähigem W16-Motor für 340 000 Euro
W hat an der Uhr gedreht!

Boreham Motorworks sichert sich Rechte für Neuauflage von Ford RS 200 und Escort Mk 1
Fordsetzung folgt

Toyota-Ingenieure bauen wasserstoffbetriebenen Pizzaofen
Pizzentechnologie

Fotos: Getty Images, Jacob & Co., Picture Alliance, VW

... Flops

Audi erwägt, das wegen geringer Nachfrage nur zu 20 % ausgelastete Werk Brüssel zu schließen
Kein Brüssel zum Glück

Insider: Ford-Europa-Manager von US-Zentrale entmachtet
Haben kein Fördchen mehr mitzureden

Statt Konflikt mit Betriebsrat und Gewerkschaft zu klären, begreint Tesla-Werkleiter in Grünheide, dass 65 000 Kaffeetassen gestohlen worden seien
Nicht alle Tassen im Schrank

VW-Topmanager will vor Gericht klagen, da VW aus Spargründen Porsche als Dienstwagen streicht
Tickt der ganz gerichtig?

Statt Förderung günstiger Elektros nun Pläne zu Steuervorteilen für E-Dienstwagen bis 95 000 €
Für die da Ohm

Deutsche Hersteller schwächeln bei J.D.-Power-Studie. Noch am besten: Mini (5. Platz), Porsche (6)
Power macht frustig

Amerikaner trennt sich in Tür von BMW X5 Daumenglied ab, bekommt $ 1,9 Mio. zugesprochen
Das ist das Ende vom Glied

BYD: Fußball-EM-Sponsoring bringt kaum Mehrverkäufe
Hochmut kommt vor dem Ball

VW verlagert Polo-Produktion von Spanien nach Südafrika
South Afri-Car

88-jähriger Hamburger will seine Frau in Heim besuchen, verfährt sich, landet in Dänemark
Mir kommen gleich die Dänen

35 %

weniger als in Europa kostet die Produktion eines E-Autos in China, so die Beraterfirma AlixPartners

WAS UNS BEWEGT

Sebastian Renz

Wo dieses wunderbare Irgendwo liegt, in das wir am liebsten hinausfahren, um über verschlungene Straßen zu touren, zählt zu den großen Geheimnissen von auto motor und sport. An sich geben wir es nur von Tester-Generation zu Tester-Generation weiter. Aber letzte Woche konnte ich unbemerkt von den Kollegen ein Ortsschild fotografieren, um das Mysterium für immer zu lüften!

Torsten Seibt

Heimfahrt, Autobahn, Sprit geht auf Reserve, kennt man. Idealfall für den „BMW Intelligent Personal Assistant", der alles weiß. Aber nicht in meinem Zweier, dessen freundliche Stimme mir antwortet: „Bei aktiver Check-Control-Anzeige (Reichweite unter 50 km) keine Sprachsteuerung möglich." Habe dann Siri gefragt und mich erfolgreich zur nächsten lustigen Land-Tanke lotsen lassen. Technik ist toll.

Clemens Hirschfeld

Das schönste Geschenk zum Geburtstag? Das kam dieses Jahr von Audi. Die Ingolstädter beschenkten sich nicht nur selbst mit einem RS-4-Jubiläumsmodell, sondern auch mich mit einer Runde im silbernen B5. Weiter hinten fährt der Avant übrigens als gelber Photoshop-Fake durchs Heft. Alles nur, um das gelbe Original, das lediglich 1700 km auf der Uhr hat, zu schonen.

Neue Modelle,

Schauen Sie her und steigen Sie mit ein, auf eine große Runde mit
Fastback-Elektro, zwei ewige, wieder mal ewig jung bleibende Traum-

Preis:
ab 62 719 Euro
Leistung:
ab 210 kW/286 PS
Reichweite:
bis 487 km

VW ID. BUZZ LANGER RADSTAND

Die Kurve hat wohl nicht alle Leitpfosten am Rand! Da hast du dich eben im Buzz GTX nett eingerichtet, denn wenn der beim ersten Beschleunigen den Bug reckt, fühlst du dich schon wie in deinen wunderbarsten T3-Zeiten. Dann strömt alles dahin, Buzz und Gedanken, derweil sich entfernt am Horizont eine der seltenen Kurven über einen der noch selteneren Hügel von Hannovers Umland räkelt. Im T3-Saugdiesel-Tempo, in dem deine Erinnerung vorangondelt, liegt sie also noch einen halben Springsteen-Song entfernt. Doch nun – herrje, du hast doch nur kurz auf dem ChatGPT-sprachassistierten Infotainment getapst – patscht die Kurve schon auf die Frontscheibe.

An Hinweisen hatte es nicht gemangelt. Obgleich sich die beiden E-Maschinen – der 210 kW starke Synchronmotor APP 550 an der hinteren, der AKA 150, ein Asynchron mit 80 kW, an der vorderen Achse – zu einer Gesamtleistung von 290 kW schalten ließen, habe man es bei 250 kW belassen. Das entspreche 340 PS, womit der GTX der Stärkste aller bisherigen VW-Bus-Zeiten sei, die ja 1950 mit dem T1 und 18,4 kW/25 PS begannen. Und mit 67 Nm – exakt die Hälfte des Moments, das nun der Frontmotor zur Gesamtwucht des Antriebs beisteuern kann. Oder besser: beizusteuern steuerbefehligt bekommt.

Auf ‚Ross' geht's los

Denn der größte Vorteil des Bimotor-Konzepts ist der effiziente Allrad. Die drückende Wucht des APP 550 wird nicht zurechtgeregelt; er bleibt im Teillastbereich, und der AKA zieht vorn mit. Das sichert dem Buzz gripfeste Traktion und befähigt ihn zu Anhängelasten von 1,6 (langer Radstand) bis 1,8 Tonnen (kurz). Immerhin, informiert VW, habe der Bulli ja gerade unter Reitsportlerinnen/-sportlern eine besonders treue, genau: Anhängerschaft.

Baumelt kein Hänger dran, stemmt und zieht sich der GTX laut VW in 6,5 s auf 100 km/h und weiter auf Tempo 160 – 15 km/h mehr als bisher. Rasanter gelingt auch das Aufladen der beiden Batterien. Ja, zwei, in den um 25 cm gereckten Achsenabstand der Langversion (1827 Euro mehr) passen 13 statt 12 Akkumodule, das steigert die Nettokapazität von 79 auf 86 kWh. Der lange Buzz kommt mit dem großen Akku (200 kW Ladeleistung), der kurze mit dem kleineren (185 kW).

Beide Buzz lassen sich nun mit Zusatzsitzen möblieren. Sie vervollständigen den kurzen für 1261 Euro zum Sechs- (Auftei-

schon gefahren

neuen Autos. Dieses Mal dabei: zwei mitreißende SUV, ein weitreichender wagen, ein unaussprechliches E-Coupé – und zu Beginn ein Buzz mit lustig.

Einblicke, Eindrücke, Einschätzungen zum langen Buzz Um das Video zu sehen, scannen Sie bitte den QR-Code mit Ihrem Smartphone. Noch Popcorn holen, dann: Film ab

lung 2-2-2), den langen auch zum Siebensitzer (2-3-2, 1351 Euro). Dort steigt es sich durch die um 19,2 cm verlängerten Schiebetüren und wegen der Easy-Entry-Funktion der Außensitze der längsverschiebbaren Reihe zwei locker auf die beiden Klappsessel. Bequemlichkeit und Format passen für Erwachsene, und das Platzangebot erlangt mit langem Radstand pompöse Ausmaße. Sollen die zum Gepäcktransport Verwendung finden, klappen alle Rücksitze auf die Ebene des Zwischendecks, das den Laderaum (306 bis 2469 Liter) in Souterrain und Hochparterre unterteilt. Zudem besteht die Möglichkeit, die beiden Klappsitze auszubauen, von der Gebrauch zu machen man wegen deren stattlichen Gewichts jedoch lieber absieht.

Stattliches Gewicht? Gute Gelegenheit zu erwähnen, dass der Akku zu den über 2,5 Tonnen Gesamtmoppeligkeit des GTX 735 kg beiträgt. Aber natürlich schwerpunktsenkend tief, was dem Fahrverhalten neben souveräner Sicherheit gar eine für VW Busse unverhoffte Vergnüglichkeit verschafft. So biegt der Buzz gewandt in Kurven, bleibt neutral, bis das ESP eben doch gegen die Trägheit der Masse anregeln muss, damit der Bus nicht in arges Untersteuern schubbert. Doch das straffe Set-up des serienmäßigen Sportfahrwerks hat die Karosseriebewegungen fest unter Kontrolle – ohne den Komfort zu verderben. Trotz der 21-Zoll-Räder rollt der GTX ohne Rempeln ab, spricht auf Unebenheiten umgänglich an, schwingt langen Wellen nicht nach und lässt in Kurven das von T1 bis T6.1 dynastisch fortgeführte Stampfen mit der Vorderachse sein. Da kriegt der Buzz die Kurve – im Allgemeinen wie nun auf der L 401 – so gut, wie das jetzt alles buzzt.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Ingo Barenschee

Ach, wie aussichtsreich hinter der Panoramascheibe – und zielführender mit neuem Infotainment. Wählhebel nun rechts, Blinker-Wisch-Hebel links wie im Passat

Statt zum Ausbau raten wir vielmehr zum Sitzen auf den zwei zusätzlichen Einzelklappsesseln (1261 Euro). Neu: Panorama-Glasdach

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
Siebensitziger Van, L x B x H 4962 x 1985 x 1927 mm, Radstand 3239 mm, Kofferraum 306–2469 l, Leergewicht/Zuladung k.A.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen vorn 235/45 R 21, hinten 265/40 R 21.

Kraftübertragung
Allradantrieb, feste Übersetzung.

Motor
Asynchron-Elektromotor vorn, permanenterregter Synchron-Elektromotor hinten, max. Leistung vorn/hinten 80/210 kW, max. Drehmoment vorn/hinten 134/560 Nm, Systemleistung 250 kW (340 PS), Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität (netto) 86 kWh.

Fahrleistungen
0–100 km/h .... 6,5 s
Höchstgeschwindigkeit .... 160 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP) ..... 20,7 kWh/100 km

Grundpreis
VW ID. Buzz GTX LWB .... ca. 75 000 Euro

FAZIT

Das Beste kommt zum Bus: Der größere Akku, die höhere Anhängelast, der traktionsfeste Allrad, selbst die fast schon übertriebene Mehrleistung, vor allem aber das viel raumreichere Platzangebot und die zwei Zusatzsitze steigern den Buzz zum allervergnüglichsten, vielleicht gar allerbesten Bulli.

ALFA ROMEO *JUNIOR*

Man stelle sich einmal vor, Ähnliches passierte in Deutschland. Etwa so: Opel baut einen Kompakt-SUV und beschließt, ihn „Rüsselsheim" zu nennen. Daraufhin interveniert der Wirtschaftsminister und behauptet, durch den Namen werde der Eindruck erweckt, der Wagen entstehe in Deutschland, während er in Wahrheit im EU-Partnerland Polen gebaut wird. In Italien ist das passiert, und darum heißt der neue Alfa Junior statt wie geplant Milano. Immerhin steht „veloce" auf dem Kotflügel, also „schnell" auf Italienisch.

Womöglich ist das den italophilen Aufpassern im Ministerium für Unternehmen und für „made in Italy" entgangen, sonst hätten sie auch gegen diese Bezeichnung protestiert. Der Veloce heißt so, weil er die einstweilen stärkste und schnellste Variante des Junior ist – 207 elektrische kW (280 PS) stark und maximal 200 km/h schnell. Den Spurt von 0 auf 100 km/h soll er in 5,9 Sekunden absolvieren.

Endgültig sind diese Werksangaben freilich nicht, die Zertifizierung steht noch aus. Gilt im Übrigen ebenso für Reichweite und Leergewicht: bis zu 410 km und 1590 kg. Damit zählt der Junior Elettrica 280 zu den Leichtgewichten seiner Zunft, nicht zuletzt wegen der vergleichsweise kleinen Antriebsbatterie (51 kWh netto).

Zusätzlich zum Elettrica 280 wird es ein E-Modell mit 156 PS geben. Eine Mildhybrid-Version mit 1,2-Liter-Benziner, 48-Volt-Netz und 136 PS steht ebenfalls in der Preisliste. Doch fahren dürfen wir vorerst ausschließlich mit dem Topmodell.

Unterwegs im Elettrica 280

Da stehen die ersten Vorserienautos nun in der italienischen Sommersonne auf dem Testgelände von Balocco in der Po-Ebene. Es soll über einen rund 20 Kilometer langen Kurs gehen, der den sogenannten Langhe-Abschnitt – die Nachbildung einer Hügelstrecke im Piemont – und den Handling-Track einschließt. Also rein in den Junior!

Alle Testwagen sind mit den optionalen Sabelt-Sportsitzen ausgestattet. Sie gehören zum 2500 Euro teuren Sport-Paket, wirken aber im kompakten Junior etwas wuchtig und schränken zudem die Kniefreiheit im Fond ein. Dafür sitzen zwei in der ersten Reihe hervorragend, das kommt hier in Balocco recht gelegen.

Los geht's. Drei Fahrstufen gibt es, wird dir vorher erzählt. Also wählst du direkt den Dynamic-Modus, denn so entfesselt der Antrieb jeden einzelnen seiner 345 Newtonmeter, und die Bremse verzichtet aufs Rekuperieren. Das soll ein knackigeres Pedal-Feedback liefern, da gab es ja bei den Brake-by-Wire-Systemen von Alfa durchaus Optimierungsbedarf.

Das Pace-Car ist eine Giulia Q4, das kann ja was werden. Für die nächsten 45 Minuten jagen wir sie im Junior. Und registrieren nach und nach, dass der Elektro-SUV seine Sache so schlecht nicht macht, der Sportlimousine auf den Fersen bleibt.

Das Fahrwerk zeigt sich zwar straff, doch keineswegs überhart. Trotz der großen 20-Zoll-Räder reagiert es geschmeidig auf Anregungen und übertreibt es auch nicht mit der Seitenneigung. Leicht unter-

Preis: ab 29 500 Euro
Leistung: ab 100 kW/136 PS
Leergewicht: bis 1590 kg

steuernd lenkt der Alfa in die Biegungen, dreht sich bei Lastwechseln leicht ein, bevor die Fahrdynamiksysteme sanft nachregeln. Die Lenkung könnte etwas mehr Rückmeldung vertragen, agiert jedoch präzise und direkt. Die schwächer motorisierten Versionen verfügen über ein etwas indirekter übersetztes Lenkgetriebe.

Macht Spaß, stellst du bald fest. Auch weil der E-Antrieb vorn schön progressiv und nicht zu hektisch aufs Fahrpedal reagiert. Und die Traktion auch aus engen Kehren hervorragend ist. Immerhin verfügt der Alfa über ein Torsen-Differenzial an der angetriebenen Vorderachse (ebenfalls nur beim 280), das bekanntlich über die Fähigkeit verfügt, Drehmoment ans gripstärkere Rad weiterzureichen.

Das klappt beim Junior super. Auf warmem Asphalt jedenfalls. Mit etwas weicher werdendem Druckpunkt und warm gekneteten Reifen rollt der Veloce auf eine Abkühlrunde. Draußen rund um Balocco wogen grüne Reisähren auf den Feldern – l'estate in Italia, Sommer in Italien.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Alfa Romeo

Die ebenso haltstarken wie hübschen Sportsitze und das Alcantara-Lenkrad gehören zum 2500 Euro teuren Sportpaket. In der Mitte unten: der DNA-Schalter

Die Heckansicht zeigt kaum Alfa-typische Züge, klassengerechte 400 Liter fasst das Ladeabteil. Die Sabelt-Sitze vorn wirken wuchtig und schränken die Kniefreiheit hinten etwas ein. Die Infodisplays sind recht klein, zeigen jedoch alles Wichtige

TECHNISCHE DATEN

Alfa Romeo Junior		Ibrida	Elettrica	Elettrica 280
Motorbauart/Zylinder		Reihe/3	Elektromotor/–	Elektromotor/–
Hubraum	cm^3	1199	–	–
Leistung Verbrenner	kW (PS) bei 1/min	100 (136) 5750	–	–
Drehmoment Verbrenner	Nm	230 bei 1500	–	–
Leistung/Drehm. E-Motor	kW (PS)/Nm	21 (29)/55	115 (156)/260	207 (280)/345
Batteriekapazität brutto/netto	kWh	0,89/0,42	54/51	
Länge × Breite × Höhe (Radstand)	mm	4173 × 1781 × 1539 (2557)	4173 × 1781 × 1532 (2562)	4173 × 1781 × 1505 (2557)
Gepäckraum	l/VDA	415–1280	400–1265	
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,9	9,0	5,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	206	150	200
WLTP-Verbrauch ges.	auf 100 km	5,2 l S	15,2 kWh	k.A.
WLTP-Reichweite ges.	km	k.A.	410	k.A.
Grundpreis	ab Euro	29 500,–	39 500,–	48 500,–

FAZIT

Mit dem 280 PS starken E-Antrieb, der direkten Lenkung und dem Torsen-Differenzial zeigt sich der Alfa Junior auf dem Testparcours als echter Fahrspaß-Elektriker. Wenn er im wahren Leben auch so schön fährt, haben sie bei Alfa schon vieles richtig gemacht.

CUPRA FORMENTOR VZ E-HYBRID

Mit seinem pointierten Design und dem knackigen Fahrverhalten, vor allem aber mit dem rauchig klingenden Fünfzylinder des VZ5 machte sich der Formentor schnell einen Namen. Nun, rund dreieinhalb Jahre nach dem Verkaufsstart, geht er modellgepflegt in die zweite Lebenshälfte, und schlechte Nachrichten gibt es im Grunde nur für die Freunde ebendieses VZ5: Der Top-Formentor wird, Stand heute, nicht zurückkommen. Will Audi den Motor nicht mehr liefern? Hakt es beim Flottenverbrauch? Richtig rausrücken mag keiner mit der Sprache. Lieber redet man bei der Dynamik-Marke von Seat über die anderen Neuerungen, die – Stichwort Modularer Querbaukasten – auch den Leon betreffen, wenngleich das Motorenangebot hier und da leicht differiert.

Der Formentor startet, wie der Leon, mit 150 handgeschalteten PS aus 1,5 Litern Hubraum; Automatikfreunde können zum mildhybridisierten 1.5 eTSI mit ebenfalls 150 PS, aber mit Siebengang-DKG greifen (42 145 Euro, Leon: 38 340 Euro). Weiterhin gibt es einen 2.0-TDI-Allradler mit 150 PS, einen 2.0-TSI-Allradler (204 PS) sowie in der optisch angeschärften VZ-Abteilung Zweiliter-Benziner mit Vorderradantrieb (265 PS) oder mit Allradantrieb, 333 PS und eigens abgestimmtem Driftmodus.

Bisher schon wählten viele Formentor-Käufer den Plug-in-Hybrid mit 245 PS Systemleistung. Er bekommt nun zwei Nachfolger mit 1,5 statt wie bisher 1,4 Litern Hubraum und 204 oder 272 PS Systemleistung. Ein stark verbesserter Akku und ein höheres Ladetempo runden die Überarbeitung ab.

Neuer Akku, 100 km elektrisch

Die Speicherkapazität des unterm Kofferraum platzierten Akkus verdoppelte sich nahezu – schönes Beispiel für den Fortschritt bei der Stromer-Technik – auf 19,7 kWh netto, ohne dass der Platzbedarf gestiegen wäre. Das soll nach WLTP gut 100 Kilometer rein elektrisches Fahren ermöglichen, was dem mit einem schnell und weich schaltenden Doppelkupplungsgetriebe verblockten Vierzylinder im üblichen Pendlerbetrieb wohl lange Pausen bescheren wird. Am Schnelllader kann der Formentor mit 50 kW Gleichstrom, zu Hause mit 11 statt bisher 3,6 kW Wechselstrom nachladen.

Schaltet sich der 177 PS und 250 Nm starke Turbobenziner in Fahrt zu, passiert das in der Regel leise und diskret. Nur wenn aus dem elektrischen Betrieb heraus viel Power gefragt ist, springt er dem 85 kW (116 PS) starken Elektromotor sofort mit hohen Drehzahlen zur Seite. Dank des kultivierten Motorlaufs ist aber auch dies keine arge Belästigung. Nur mit Strom bewegt ist der immerhin 1,75 Tonnen schwere Steckerhybrid ein Typ mit eher mildem Temperament. Im Motorenverbund reicht es indes für muntere Fahrleistungen, auch wenn die Werksangabe für 0–100 um zwei Zehntel schlechter ausfällt als beim schwächeren Vorgänger. Die Spitze stieg dagegen um 10 auf 220 km/h, wie man es von 27 Mehr-PS auch erwarten darf.

Was wie bisher gefällt, sind die Schaltpaddel am Lenkrad und ebendort auch die markanten Knöpfe für den Motorstart und die Wahl der Fahrmodi. Natürlich sind das nur Details, ähnlich wie die vermehrt eingesetzten Kupfer-Akzente und Ziernähte, die nun gekühlte Ablage fürs Laden des Smartphones oder die gepolsterten Außen-

Leistung: 272 PS
el. Reichweite: > 100 km
Spitze: 220 km/h

seiten der Mittelkonsole, die bei rasanter Kurvenfahrt blaue Flecken an den Unterschenkeln vermeiden. Ja, klar. Aber es sind eben schöne und praktische Details.

Das Fahrwerk, dessen Charakteristik sich durch adaptive Dämpfer weit spreizen lässt (1270 Euro im Paket mit Matrix-LED-Licht), gefällt mit gutem Komfort und spürbarer Kurvenfreude ohne Stößigkeit oder Schaukeleien. Die direkte Lenkung arbeitet mit gut ausbalancierter Handkraft, sodass in den zupackenden Sportsitzen richtig Freude aufkommen kann.

Verpackt ist dies alles nun etwas pointierter. Den Bug mit dem hochgerückten Markenlogo bezeichnen die Designer nicht ganz zu Unrecht als Sharknose (Hai-Nase), das Heck trägt jetzt ein beleuchtetes Markenlogo. Wie bei den Konzernkollegen hat ein überarbeitetes Infotainment-System Einzug gehalten, auf dessen Monitor sich nun für favorisierte Menüpunkte Shortcuts setzen lassen. Und ja: Die Slider für Lautstärke und Temperatur sind nun endlich beleuchtet. Geht doch.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Cupra

Größerer Monitor (12,9 Zoll), neues Betriebssystem, beleuchtete Slider

Höhergerücktes, nun beleuchtetes Cupra-Logo am Heck, 345 Liter großer, variabler Stauraum

DIE SHARKNOSE ziert auch den Cupra Leon. Der Kombi Sportstourer VZ kostet 2275 Euro mehr als der Fünftürer

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
Fünfsitziger SUV, L x B x H 4451 x 1839 x 1537 mm, Radstand 2679 mm, Kofferraum 345–1415 l, Leergew./Zuladung 1742/533 kg.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 245/40 R 19.

Kraftübertragung
Vorderradantrieb, Sechsgang-DKG.

Motor
Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1498 cm³, Leistung 130 kW (177 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 1500/min, Elektromotor, max. Leistung 85 kW, max. Systemleistung 200 kW (272 PS), max. Systemdrehmoment 400 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität brutto/netto 25,8/19,7 kWh.

Fahrleistungen
0–100 km/h.. 7,2 s
Höchstgeschwindigkeit.................... 220 km/h
Gesamtverbrauch
(WLTP) .... 0,4 l S + 16,9 kWh/100 km

Grundpreis
Cupra Formentor VZ e-Hybrid........ 52 590 Euro

FAZIT

Die Modellpflege hat dem Formentor gutgetan. Der Bug mit der dominanten Sharknose ist nett, klar. Wichtiger sind aber die verbesserte Bedienung, die neuen Motoren wie der sparsame 272-PS-Steckerhybrid und das nach wie vor erfreulich knackige, trotzdem komfortable Fahrwerk.

GWM ORA 07

Zu Hause heißt sie Lightning Cat, doch für Europa muss sich die 4,87 m lange Fastback-Limousine mit nichtssagenden Ziffern begnügen – wie so viele Elektroautos aus China. Keine Verwechslungsgefahr besteht hingegen beim Design des GWM Ora 07, wenngleich manch einer hier durchaus gewisse Anklänge an europäische Premium-Marken erkennt.

Deshalb steigen wir zuerst in die Topvariante GT ein. Der Blick auf die Straße fällt über die kurze, flache Fronthaube zwischen den beiden angedeuteten Kotflügel-Tuben. Und im Cockpit zeigen unter dem Head-up-Display drei ineinandergreifende runde Digitalinstrumente die wichtigsten Fahrinfos an. In der Stadt rollt der konventionell gedämpfte GT weder sonderlich sanft noch ruppig über Unebenheiten, der rigide eingreifende Notfall-Spurhalter und der nervig bimmelnde Tempolimit-Warner lassen sich nur umständlich über das Infotainment-Menü abschalten. Die Verarbeitung des Interieurs dagegen passt, die meisten Materialien wirken solide. Über einen der drei Drehregler auf der hoch aufragenden Mittelkonsole lassen sich mehrere Fahrmodi einstellen. Doch nur im Komfort-Modus setzt keine deutliche Verzögerung durch Rekuperieren ein, wenn man den Fuß vom Fahrpedal nimmt.

Aber wir wollen ja genau das Gegenteil erleben: ausprobieren, ob sich der GT nach 300 kW, 680 Nm und den versprochenen 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h anfühlt. Deshalb: abbiegen Richtung Autobahn, „Sport Plus“ mit der roten Taste am Multifunktionslenkrad aktivieren und auf der Beschleunigungsspur – genau: voll beschleunigen. Sofort macht der 07 einen Satz nach vorn, drückt die Insassen in die Sitze. Subjektiv lässt die Wucht kaum Zweifel an der Werksangabe aufkommen. Bleibt der rechte Fuß bei freier, unbegrenzter Bahn weiter auf dem Pedal, ist bei 180 km/h Schluss, mehr lässt GWM nicht zu.

Trotzdem fühlt sich der 07 GT auf der Autobahn wohler als auf engen, kurvenreichen Strecken. Bei der Lenkung lässt sich zwar das Handmoment verändern, nicht aber die Rückmeldung von den Vorderrädern, das Lenkgefühl ist eher synthetisch-distanziert. Dafür gefällt die Feder-Dämpfer-Abstimmung: Fahrbahnschäden sind zwar spürbar, dringen aber kaum störend zu den Passagieren durch. Dennoch eignet sich der GT nur bedingt für die lange Reise. Der 83,5-kWh-Akku reicht zwar für 520 km laut WLTP, lädt aber nur langsam. Mit 88 kW Peakleistung am Schnelllader vergehen laut GWM rund 43 Minuten für den Hub von 10 bis 80 Prozent. Die AC-Ladeleistung beträgt 11 kW.

Weniger Gewicht und Komfort

Umstieg in die Basisvariante. Laut Hersteller unterscheiden sich Bremse und Fahrwerk nicht von denen des GT. Klar, mit nur einem Motor und 150 kW fehlt beim Sprint die Vehemenz, aber 340 Nm reichen aus, um die angetriebenen Vorderräder in Kurven an ihre Grenzen zu bringen. Der schwächere 07 mit der kleineren 64,3-kWh-Batterie (440 km) wiegt 145 kg weniger als der GT, aber trotzdem noch 2065 kg. Das Mindergewicht gereicht ihm aber nicht nur zum Vorteil, denn auf der Autobahn federt er nicht so ausgewogen wie die Topversion.

Preis: ab 41 990 Euro
Leistung: 204 oder 408 PS
Reichweite: bis 520 km

Hübsch eingerichtetes Cockpit mit auffälliger Mittelkonsole. Der GT unterscheidet sich hier nur durch die rote Taste am Lenkrad für den Zusatzmodus Super Sport

Kleine Klappe – kleiner Gepäckraum. Elektrisch ausfahrbarer Spoiler unter der Heckscheibe ab Pro. GT mit 19- statt 18-Zoll-Rädern und rot lackierten Bremssätteln

Schon eher langstreckentauglich: die Sitze. Sie sind bequem bei durchschnittlichem Seitenhalt und etwas knapper Beinauflage. Vorn gibt es genügend Kopfraum unter dem Panorama-Glasdach, das bei allen 07-Varianten Teil der umfangreichen Serienausstattung ist. Im Fond hingegen kommen große Mitfahrer trotz flach montierter Bank leicht mit dem Dach in Kontakt, haben aber viel Platz für die Beine.

Auch knapp bemessen: der Kofferraum hinter der kleinen Klappe. Er fasst nur magere 333 Liter. Vorderer Gepäckraum? Fehlanzeige. Immerhin ist es so kaum möglich, den 07 zu überladen, obwohl die Zuladung nur 425 kg beträgt – nicht viel für einen ausgewachsenen Fünfsitzer.

Gleiches gilt für die Preise. Als Pure startet der Ora bei 41 990 Euro, beim Pro für 44 490 Euro kommen einige Goodies wie Head-up-Display oder Wärmepumpe hinzu. Und der GT mit Allradantrieb und doppelter Leistung? 53 490 Euro.

Text: Peter Wolkenstein
Fotos: Harald Dawo

TECHNISCHE DATEN

GWM		Ora 07 Pure	Ora 07 GT
Motorbauart/Anzahl		Elektromotor/1	Elektromotor/2
max. Systemleistung	kW (PS)	150 (204)	300 (408)
max. Systemdrehmoment	Nm	340	680
Batteriekapazität netto/brutto	kWh	64,3/67	83,5/86
Länge × Breite × Höhe	mm	4871 × 1862 × 1500	
Radstand	mm	2870	
Gepäckraum	l/VDA	333–1045	
Kraftübertragung		Vorderradantrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,2	4,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	170	180
WLTP-Verbrauch ges.	kWh/100 km	16,5	17,5
WLTP-Reichweite	km	440	520
Grundpreis	ab Euro	41 990,–	53 490,–

FAZIT

Bei GWM gibt es mit dem Ora 07 eine große Limousine mit umfangreicher Sicherheits- und Komfortausstattung fürs Geld. Sie gefällt mit guter Qualität und solidem Komfort. Doch mit geringer Ladeleistung und kleinem Gepäckraum empfiehlt sich der Ora 07 weder als Reise- noch als Familienauto.

MASERATI **GRANCABRIO** FOLGORE & TROFEO

Der MG Cyberster lässt noch auf sich warten, und der Faltdach-500 von Fiat zählt nicht: Aktuell führt nur Maserati ein Elektro-Cabrio im Programm, nämlich den GranCabrio Folgore mit 92,5-kWh-Akku, der am DC-Lader in 18 Minuten von 20 auf 80 Prozent laden soll (AC: 22 kW). Der blaue Zwilling links daneben: ein herrlich rot möblierter, V6-befeuerter Trofeo, der ebenfalls alle vier Räder antreibt.

Die Testfahrt startet im Stromauto, dessen verstauter Stoffhut im Gepäckabteil Platz für die Ladekabeltasche und zwei Rucksäcke lässt. Eine Etage tiefer sitzen zwei 300-kW-Elektromotoren. Ein gleich starker arbeitet vorne, dazwischen wohnt in einem T-förmigen Gehäuse der 800-Volt-Akku. Er stemmt bis zu 560 kW Leistung, für kurze Spitzen sogar 610 kW. Doch trotz des gewaltigen Vorwärtsdrangs stellst du dir 762 bis 830 PS und 1350 Nm noch abgedrehter vor. Wobei der Folgore laut Datenblatt in 9,1 Sekunden von 0 auf 200 km/h zieht, was schon zur Leistung passt, wie ein Vergleich mit dem Porsche Taycan Turbo S zeigt: 952 Boost-PS und 7,8 Sekunden für die gleiche Übung.

Im Maserati hat das Beschleunigungsgefühl einen besonderen Charakter. Denn bei Vollstrom über Land lässt der Folgore nicht einfach eine Drehmomentbombe platzen, sondern stellt eine Leistungszunahme parat. Keine ausgeprägte, aber eine spürbare, und so fährt's sich auf den italienischen Bergpisten trotz hohem Actionfaktor viel entspannter als in manch anderen E-Sportlern mit ähnlichem PS-Überschuss.

Hier verbinden kurze Geraden die mittelengen und spitzen Kurven miteinander, die schon unterhalb des Tempolimits herausfordern. Zwischen Lenkradbewegung und Richtungswechsel liegt beim luftgefederten Folgore eine kaum wahrnehmbare Verzögerung. Der schwerpunkttiefe 2340-kg-Brocken lenkt mit minimaler Wankbewegung beeindruckend direkt ein, kontrolliert seine Masse danach präzise und liefert so außergewöhnlichen Stromspaß.

Doppelmotor-Fahrspaß-Tricks

Auf die oberen Ränge der Elektrounterhaltungs-Charts hievt ihn sein Torque Vectoring, so heißt die elektronische Drehmomentverteilung an der Hinterachse. Im V6-Trofeo erfolgt sie über eine elektronisch geregelte Differenzialsperre, wie bei Verbrennersportlern üblich. Im Folgore läuft die Nummer über die beiden Hinterachsmotoren, die voneinander unabhängig blitzschnell Drehmoment auf- und abbauen können. Wenn du im ESP-gelockerten Corsa-Modus die Stellung „agil“ aktivierst, kannst du am Scheitelpunkt das Heck per Strompedal ans Kurvenäußere drücken. Die weiche Bewegung lässt sich locker beherrschen, eskaliert nie schlagartig in Richtung Drift und fühlt sich trotzdem nicht synthetisch an. Ein ähnlicher Ablauf verhindert Untersteuern, das allerdings generell nur selten auftritt.

Der Trofeo wäre mit seiner Sperre prinzipiell zu ähnlich heckagilem Handling in der Lage. Praktisch aber lässt sich der 550 PS starke Nettuno-V6 für wohldosiertes Leistungsübersteuern zu viel Zeit mit dem Ladedruckaufbau: Wenn du mit der Geraden im Blick bei über 3500/min Vollgas gibst, setzt der Biturbo-Kraftschub oft erst ein, wenn das Lenkrad wieder gerade steht.

Sobald der Frontmittelmotor im Ladedruckbereich ankommt, dreht er mit

Preis: 235 000 Euro **Antrieb:** Biturbo-V6, 2992 cm³, 550 PS

Preis: 209 000 Euro **Antrieb:** drei E-Motoren, 762 PS

Schmackes, dazu gibt's V6-Geräusche plus Auspufffauchen – eine Wohlfühlkur nach dem raumschiffigen E-Gesause. Mit den riesigen Alu-Wippen zupfst du dir nicht ab und an die Rekuperationsstufen zurecht, sondern permanent die Gänge. Auf den Punkt: Trotz seines Leistungsdefizits lässt der Antrieb das elektrische Drei-Motoren-System vergleichsweise langweilig wirken.

Querdynamisch spürst du, dass das Verbrennerauto 445 Kilogramm weniger wiegt. Kaum am Einlenkverhalten, aber am Bewegungsablauf in der Kurve und noch stärker, wenn zwischen den Biegungen Verbindungsgeraden fehlen. Außerdem übermittelt der Trofeo wenigstens ein Mindestmaß an Lenkungsrückmeldung.

Ein Vorteil des Folgore: Seine Masse hilft ihm, noch feiner abzurollen als der Trofeo, der schon auf sehr hohem Gran-Tourismo-Niveau luftfahrwerkt. Und die Fahrgeräusche? Innerorts hörst du den Benziner zwar präsenter, doch weil Reifen und Wind antriebsunabhängig rauschen, wird im Stromauto kein Silencio-Erlebnis daraus. Und bei konstant 70 km/h macht die Motortechnologie akustisch nur noch wenig aus.

Text: Thomas Hellmanzik
Fotos: Maserati

Der QR-Code führt zu einem Videobeitrag
Gefahren, kommentiert, besprochen: Folgore und Trofeo auf derselben Bergstraße

TECHNISCHE DATEN

Maserati GranCabrio		Trofeo	Folgore
Motorbauart/Zylinder		V/6	3 x E-Motor/–
Hubraum	cm³	2992	–
Leistung Verbrenner	kW (PS) bei 1/min	404 (550) 6500	–
max. Drehm. Verbrenner	Nm bei 1/min	650 bei 3000	–
Systemleistung E-Motoren	kW (PS)	–	560 (762)*
Systemdrehmoment E-Mot.	Nm	–	1350
Batteriekapazität brutto/netto	kWh	–	92,5/83,0
Länge × Breite × Höhe	mm	4966 × 1957 × 1365	
Radstand	mm	2929	
Gepäckraum	l/VDA	131–172	114–151
Beschleunigung 0–100 km/h	s	3,6	2,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	316	290
WLTP-Verbrauch ges.	auf 100 km	10,6 l SP	22,4 kWh
Grundpreis	ab Euro	235 000,–	209 000,–

* 610 kW (830 PS) bei max. Boost

FAZIT

Das emotionalere Fahrerlebnis liefert der Trofeo, dessen V6 und Schaltwippen super unterhalten. Sein zögerliches Ansprechen unterbindet jedoch Leistungsübersteuern. Hier glänzt der Folgore mit feinem Doppelmotor-Torque-Vectoring an der Hinterachse, das den Fahrspaß stark steigert – auf ein Niveau, das nur wenige Elektrosportler erreichen. Und: Er bleibt vorerst einzigartig. Der Verbrenner dagegen muss sich an der Konkurrenz messen lassen.

Hinter einem normal großen Fahrer kann niemand sitzen. Per Wischgeste auf dem unteren Monitor öffnet das Verdeck

An den Lenksäulen beider Versionen sind grandiose Alu-Wippen montiert, die im Folgore die Rekuperation steuern. Der Tachomonitor zeigt links unten die Akkutemperatur, ganz rechts einen Temperaturverlauf

Der 911 GTS in Action – und im Detail
Zum Betrachten des Videos den QR-Code mit dem Smartphone scannen

PORSCHE 911 CARRERA GTS

Und dann trittst du einmal aufs Gas, und die ganzen Trolle entschwinden im Rückspiegel. Schneller, als sie gekommen sind. Und sie kamen zahlreich, um zum x-ten Mal den Untergang des 911 zu beklagen. Zu groß, zu schwer, zu technisch. Und überhaupt. Die Antwort gibt der 992.2 GTS selbst. Nullhundert 3,0 s, Systemleistung 541 PS, Drehmoment 610 Newtonmeter. Plus ein Ansprechverhalten, als ob es der 3,6-Liter jedes Mal geahnt hätte. Nach 2,5 Sekunden hat er dem Vorgänger schon sieben Meter abgeknöpft. Wenn Sie fragen, wer so was braucht, können wir an dieser Stelle aufhören. Argumentative Sackgasse. Niemand braucht einen 911. Niemand brauchte jemals einen. Aber schön, wenn man einen hat. Für viele ist er kein Auto, er ist ein Familienmitglied. Ganz gleich ob G-Modell, 964, 996, 991 oder 992. Warum sollte das beim 992.2 anders sein? Baureihenleiter Frank Moser erläutert die Aufgabe an ihn und sein Team: „Baut einen neuen 911, ohne einen neuen zu bauen."

Tschüss, Turboloch!

Monkten früher die sogenannten Gusseisernen, sind es heute die Trolle und Kläffer im Netz. Höchste Zeit, den neuen GTS mal ranzunehmen, zu schauen, was sein T-Hybrid so kann. Ohne „Turbo" geht bei Porsche nix mehr, siehe Taycan. Doch der GTS fährt nie vollelektrisch, nicht mal Teilzeit, hat zwar Kabel, aber keinen Anschluss. Kein Plug-in, sondern Performance-Hybrid. Seine Aufgabe: leicht sein (der GTS soll nur 50 Kilogramm mehr wiegen als zuvor), schnell sein und möglichst viel aus dem zugeführten Kraftstoff rausholen.

Deshalb flanschen sie zum einen eine 40 kW starke, 55 Millimeter dicke permanenterregte Synchronmaschine (ölgekühlt) direkt ins verstärkte Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, sodass sie rekuperieren oder den Strom aus dem schnell reagierenden 1,9-kWh-Akku (27 Kilogramm, unter der Haube hinter der Spritzwand platziert) zum Boosten nutzen kann. Weiteres Asset: die Turboaufladung. Statt zwei besitzt der GTS nur noch einen, dafür deutlich größer (Räder mit rund 80 statt 50 Millimetern) und mit einer 15 PS starken E-Maschine zwischen Turbine und Verdichter.

Sie bringt den Lader auf Drehzahl, wo er sonst im Turboloch abhängen würde. Und wenn der Turbo an seiner Ladungsgrenze ist und eigentlich per Wastegate Druck ablassen müsste, kann sie weiterhin Energie aus dem Abgasstrom abgreifen und

Leistung:
541 PS
Drehmoment
610 Nm
0–100 km/h
3,0 s

GTS-typisches Racetex-lastiges Interieur; neues 12,6-Zoll-Curved-Display mit sieben Ansichten statt analogem Instrument, Startknopf statt Drehknubbel

Wie gehabt perfekte Sitzposition in den GTS-Sportsitzen, hintere Sitze aufpreisfrei. Serienmäßige Sportabgasanlage mit mittigen Endrohren. Optimierte Aerodynamik mit Klappen und Diffusoren vorn, Hinterachslenkung und Sportfahrwerk Serie. Optional: PDCC nun elektrohydraulisch, Keramikbremse mit Zehnkolbensätteln

in den Akku oder direkt an die E-Maschine im Getriebe schicken. Sowohl diese als auch ihr kleines Pendant im Lader nutzen also Energie, die sonst verpuffen würde, und erhöhen zudem die Antriebsleistung

Klingt nach einem Plan, oder? Und fährt auch so, denn der 485 PS starke 3,6-Liter und die E-Maschine sind Kumpel wie Poldi und Schweini, kicken den 1595 Kilogramm schweren hinterradgetriebenen GTS (es gibt auch Allrad, Cabrio und Targa) jederzeit so direkt wie feinsinnig. An- und Absprechen? Zack. Durchziehen im mittleren Bereich? Wow. Oben rausdrehen? Yeah.

Natürlich war der Ex-GTS mit seinem Dreiliter-Biturbo der Elfer für Kenner. Aber die Zeit läuft weiter, die Regularien auch, und die Porsche-Ingenieure um Baureihenchef Moser mussten an die Trickkiste. So wuchsen Bohrung und Hub des Boxers im

identischen, thermodynamisch günstigen Verhältnis, die 400-Volt-Technik spart den Riementrieb für den Klimakompressor ein, sodass der Dreisechser kompakter und elf Zentimeter flacher baut – was Platz für Pulswechselrichter und DC-DC-Wandler darüber schafft. Stichwort Hochvolt: Die Wankstabilisierung PDCC läuft nun auch elektrohydraulisch, in Verbindung mit einer zarten Fahrwerksüberarbeitung und der serienmäßigen Hinterachslenkung zieht der GTS damit die Spanne zwischen lässigem Powercruisen und Angriff weiter auseinander.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie
2+2-sitziges Coupé, L x B x H 4553 x 1852 x 1296 mm, Radstand 2450 mm, Kofferraum 135 l, Leergewicht/Zuladung (DIN) 1595/350 kg.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/35 R 20, hinten 315/30 R 21.

Kraftübertragung
Hinterradantrieb, Achtgang-DKG.

Motor
Sechszylinder-Boxermotor mit Abgasturbolader, Hubraum 3591 cm³, Leistung 357 kW (485 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 570 Nm bei 2000/min, Synchron-E-Motor, Leistung 40 kW, Drehmoment 150 Nm, Systemleistung 398 kW (541 PS), Systemdrehmoment 610 Nm.

Fahrleistungen

0–100 km/h	3,0 s
0–200 km/h	10,5 s
Höchstgeschwindigkeit	312 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	SP 10,5 l/100 km

Grundpreis

Porsche 911 Carrera GTS	170 600 Euro

Größtes Faszinosum: wie die Ingenieure die Einzelkomponenten eins werden lassen. Zu etwas, was in Echtzeit in die Hände des Fahrers fließt, an seinem Fuß hängt, mit sämtlichen Sinnen zu spüren ist – wie Verbrenner und E-Komponenten harmonieren, Fahrwerk und Co. sich integrieren. Nach zwei, drei Kurven sind die Mundwinkel oben. Der GTS fährt top, klingt dank serienmäßiger Sportabgasanlage klasse, pfeift manchmal hintergründig mit dem Turbolader, lenkt präzise und immer nach Wunsch. Winkel, Handkraft, Rückmeldung – alles passt. Verständlich, wenn du überlegst, dass Porsche in etwa so viel Sorgfalt in die 911-Reifenapplikationen steckt wie andere in ganze Autos.

Auf der Straße souverän und flink mit Alltags- und Reisekompetenz, auf der Strecke dynamisch, präzise, sauschnell. Egal ob mit Hinterrad- oder Allradantrieb, wobei Ersterer einen Tick leichtfüßiger fährt, sich per Lastwechsel williger eindreht, bei der Linienvollstreckung hilft. Plus überragende Traktion und Präzision, abgerundet durch die optionale Keramikbremse mit Zehnkolbenzangen vorn, einer fast 50 Prozent größeren Belagfläche und intensivierter Kühlung. Unter anderem dank der beweglichen Klappen an der neuen Front und einer im Unterboden, die situativ die Aerodynamik oder den Kühlbedarf fördern. Zudem halten Extra-Klappen bei Regen Gischt von den Bremsscheiben fern, während die optionalen HD-Matrix-Scheinwerfer mit 32 000 Micro-LEDs leuchten.

Und Schatten? Nun, sie installierten einen Startknopf (zwar links, aber das hilft auch nichts) mit dem Charme eines Fahrstuhlknopfes, schmissen den analogen Drehzahlmesser raus zugunsten des (ehrlicherweise gut ablesbaren und multifunktionalen) Standard-Screens, den nun alle Porsche haben. Modern, aber schade. Warum trägt die Zielgruppe wohl mechanische Uhren? Wegen der exakten Uhrzeit? Seht ihr, Porsche. Ansonsten: alles richtig gemacht beim neuen GTS, der direkt mit dem Facelift starten darf und nicht wie sonst das Baureihenlicht ausknipst.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Rossen Gargolov

FAZIT

Auch wenn der 992.2 eigentlich nur ein Facelift ist – durch den GTS mit Hybrid wirkt er wie ein neues Auto. Optisch wegen der neuen Front mit den aktiven Luftklappen, vor allem aber wegen des Potenzials des direkt ansprechenden, wuchtig durchziehenden Antriebsstrangs mit 3,6-Liter plus E-Turbo plus E-Maschine. Perfekt aufeinander abgestimmt wie der Rest. Kritik? Vereinheitlichtes Interieur ohne Analog-Drehzahlmesser – fertig.

Kunstwerk der Elektromobilität

Der neue PEUGEOT E-3008 bringt futuristische Klasse auf die Straße

Mit dem neuen PEUGEOT E-3008 macht der französische Automobilhersteller Visionen von morgen zu Erlebnissen von heute: Ein kraftvoller Fastback-SUV, der Eleganz und Dynamik vereint und dabei spielend leicht Komfort, Geräumigkeit und digitale Innovation auf ein neues Level setzt. Dabei beweist PEUGEOT einmal mehr seine Konsequenz in der Symbiose von höchster Leistungseffizienz, sportlichem Flair sowie Noblesse.

Neue Maßstäbe für Leistung und Innovation

Der vollelektrische, aerodynamische SUV revolutioniert nicht nur das Fahrerlebnis, sondern auch die Straßen: Mit einer Reichweite von bis zu 680 km[1], und seiner avantgardistischen Formsprache, wird er zum Meisterwerk der modernen Elektromobilität. Dabei setzt die Löwenmarke auf höchste digitale Standards und versetzt Passagiere in eine futuristische Umgebung voller smarter Technologien. So läutet die Löwenmarke mit dem PEUGEOT E-3008 eine neue Elektro-Ära ein, in der Design im Dienste der Effizienz sowie Digitalisierung steht.

Form Follows Function

Der neue PEUGEOT E-3008 zieht aus jeder Perspektive alle Blicke auf sich: Seine elegante und zugleich dynamische Form akzentuiert den technologischen Anspruch. So werden die ikonischen Scheinwerfer gekonnt in Szene gesetzt und sorgen mit neuster Pixel-LED-Technologie[2] für einen scharfen Blick bei Tag und Nacht: Der Lichtkegel passt sich automatisch an die Verkehrssituation an und schafft eine optimale Ausleuchtung. Das fließende Heckdesign besticht über einen „schwebenden" Spoiler als innovatives Merkmal, dass die Aerodynamik verstärkt. So beweist die Löwenmarke erfolgreich wie Leistung und Effizienz das Design lenken, um technologische Innovation als Konzept in den Fokus zu stellen.

Smartes Hightech-Interieur mit digitaler Finesse

Was das Äußere an Innovation und Eleganz verspricht, setzt sich auch im Inneren bis ins kleinste Detail fort: Ein Panorama i-Cockpit® der neusten Generation besteht aus einem kleineren kompakten Lenkrad, einem digitalen Kombiinstrument mit Touchscreen und unterstreicht so den Hightech-Charakter des E-3008. Es überzeugt durch ein schwebendes, curved 21-Zoll-HD-Panoramadisplay[2], das eine mühelose Konnektivität und eine Fülle vernetzter Dienste bietet. Zusätzlich werden über die individuell belegbaren und digitalen i-Toggles (Kurzwahltasten) alltagsrelevante Funktion schnell bedient. Für ein besonders interaktives Erlebnis sorgt die natürliche Spracherkennung des i-Cockpits®, die mit ChatGPT[3] verbunden ist: Mit den Augen auf der Straße und den Händen am Lenkrad können mühelos nahezu grenzlose Inhalte abgefragt und generiert werden. Für perfekten Sound sorgt das Focal® Premium Hi-Fi System[2] aus 10 Lautsprechern mit exklusiven, patentierten Technologien. Genau dieses Zusammenspiel von innovativer Technologie und einzigartigem Design machen jeden Kilometer zu einem Erlebnis voller Fahrspaß.

Kraftvoll ohne Kompromisse

Der neue PEUGEOT E-3008 kommt in zwei Ausstattungsniveaus, sowie mit drei Optionspaketen und in verschiedenen vollelektrischen Antrieben. Mit einer Reichweite von bis zu 680 km[1] und einer effizienten Ladezeit Dank der Hochleistungsbatterie, bietet der Fastback-SUV nicht nur Fahrspaß und Leistung, sondern auch die Möglichkeit, die Welt ohne Kompromisse zu erkunden. Und mit PEUGEOT Allure Care[4] wird sorgenfreies Fahren für bis zu 8 Jahre oder 160.000 km ermöglicht. Im E-3008 selbst schafft eine breite Palette an Fahrassistenzsystemen mit smarten Sicherheitstechnologien ein rundum sicheres Fahrgefühl: Der E-SUV analysiert Fahrzeugbewegungen sowie Bewegungen auf der Straße und warnt so vor Müdigkeit und Frontkollisionen, optimiert durch Grip-Control die Haftung auf rutschigem Untergrund und verfügt über, Assistenzsysteme wie Drive Assist 2.0[2], Geschwindigkeitswarner mit ACC[2] und eine 360° Umgebungskamera[2].

Auf direktem Wege zu Effizienz

Für volle Konnektivität sorgt auch das intuitive Infotainmentsystem mit Navigation, PEUGEOT i-Connect oder der drahtlosen Mirroring-Funktion (Apple CarPlay/Android Auto). Für noch mehr smarte Gadgets sorgt das PEUGEOT i-Connect® Advanced, welches serienmäßig zur GT-Ausstattung zählt und mit einem leistungsstarken TomTom® Echtzeit- Navigationssystem verbunden ist. Es verfügt über smarte Tools wie der „Trip Planner"-Funktion, die jede Fahrt optimal plant, um die Reichweite des Fahrzeugs zu maximieren und das Aufladen zu erleichtern.

Fazit:

Mit dem E-3008 als Fastback-SUV ist der Löwenmarke ein Kunstwerk der Elektromobilität gelungen und setzt durch die Kombination von außergewöhnlichem Design mit höchster Effizienz und smarten Technologien neue Maßstäbe. Dabei wird PEUGEOT erneut zur richtungsweisenden Innovationsmarke und beweist, wie Zukunft schon heute erlebbar wird.

Weitere Informationen unter: www.peugeot.de/modelle/neuer-3008

[1] vorläufige Werte nach WLTP. Gilt für den PEUGEOT E-3008 Elektromotor 230 Long Range. Für dieses Fahrzeug liegen vom Hersteller noch keine verbindlichen Verbrauchs- und Emissionswerte vor. Die tatsächliche Reichweite kann aufgrund zahlreicher Faktoren wie Fahrstil, Route, Wetter und Straßenbedingungen sowie Zustand, Gebrauch und Ausstattung des Fahrzeugs variieren. [2] Je Version und Ausstattung. [3] Für die Nutzung muss das Connect Plus bzw. Connected Navigation Paket im Services Store aktiviert werden. Nur mit iConnect Advanced Navigation erhältlich. Details unter: https://services-store.peugeot.de/store/chatgpt-im-peugeot-i-cockpit [4] Fahren Sie, mit Allure Care bis zu 8 Jahre nach dem Lieferdatum des Neufahrzeugs oder bis zu 160.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt, sorgenfrei. Einfach Fahrzeug regelmäßig entsprechend Wartungsplan bei teilnehmenden PEUGEOT Partner warten und sorgenfrei Fahrspaß kostenlos sichern. Details unter: www.peugeot.de/service/allure-care.html

reddot winner 2024
car design

PEUGEOT

Preis:
ab 43 600 Euro
Leistung:
ab 258 PS/190 kW
Ladeleistung:
ab 215 kW

XPENG G6

Bis das gerade einmal zehn Jahre alte Unternehmen Xpeng sein erstes fliegendes Auto auf den Markt bringt, wird es noch ein wenig dauern. Und ehe nun jemand an einen Scherz denkt: Nein, der chinesische Autohersteller verfolgt diese Vision mit tiefem Ernst.

Wer mit seinem Xpeng (je nach Quelle Tschaupang oder Tschaupeng ausgesprochen) lieber auf der Straße bleibt, muss sich nicht länger gedulden. Nachdem 2021 und 2022 der Verkauf in Skandinavien und den Niederlanden begonnen hat, expandiert die Marke nun nach Deutschland. Die wenigen Händler, die sie zusätzlich in ihr Portfolio aufnehmen, bieten neben der großen Limousine P7 und dem Fünfmeter-SUV G9 nun auch den G6 an, der das Zeug zum Volumenmodell haben soll.

Mit 4,75 Metern Länge spielt das Crossover-Mobil in einem Segment, in dem auch das Model Y von Tesla zu Hause ist. Die Preise starten bei 43 600 Euro für den Hecktriebler mit 190 kW (258 PS) und enden bei 51 600 Euro für den Allradler, der dank zweier Motoren 350 kW (476 PS) an den Start bringt – so viel wie der als Dampfhammer bekannte Mercedes SL 55 AMG seinerzeit.

Dazwischen liegt eine 47 600 Euro teure Version mit dem Heckantrieb des Basismodells und dem größeren Akku des AWD (87,5 statt 66 kWh). Die Leistung beträgt 210 kW (286 PS), die Spitze ist wie bei den anderen Versionen bei 200 km/h abgeregelt. 570 Kilometer WLTP-Reichweite sollen drin sein, während das Basismodell 435 und der Allradler 550 Kilometer versprechen. Das sind eindrucksvolle Werte, zumal der G6 flottes Laden verspricht: Am Schnelllader tankt das Basismodell laut Xpeng mit bis zu 215 kW Energie, die stärkeren Modelle sollen es auf 280 kW Ladeleistung bringen. Da wirken die 11 kW an Wechselstrom fast mickrig.

Feine Materialien, viel Platz

Die Türen des rundlich geformten Xpeng (c_w 0,248) öffnen sehr weit und geben den Weg zu einem großzügig dimensionierten Innenraum frei. Die Verarbeitung wirkt grundsolide, die verbauten Materialien zeigen keine Spur von Sparsamkeit. Da sehen manche Konkurrenten – ja, Tesla, du bist gemeint! – nicht sonderlich gut aus. Highlight ist das Kunstleder, schmuseweich und mit akkuraten Nähten versehen.

Vorwärts oder rückwärts? Das wählt man am rechten Lenkradhebel, der auch den Ab-

Der Allradler und der 2WD Long Range laden Gleichstrom mit bis zu 280 kW

Mehrfach belegte Lenkradtasten ergänzen die Screen-fokussierte Bedienung

Der Sprachassistent arbeitet recht zuverlässig und erkennt auch, wer spricht

Wie am Bug zieht sich ein Leuchtband quer über die Heckpartie

standstempomaten und das assistierte Fahren aktiviert, bei dem die Spurführung jedoch sehr eckig ist. Der Vortrieb des AWD ist gewaltig, klar. Wie es über 100 km/h mit Beschleunigung und Geradeauslauf aussieht, müssen wir später eruieren – die Kennenlernfahrt fand mit moderatem Tempo in den Niederlanden statt.

Das Fahrwerk (Doppelquerlenker vorn, Mehrlenker hinten, Brembo-Bremsen) ist auf Komfort ausgelegt; der G6 federt weich an, ohne nach steifen Wellen auffällig nachzuwippen. Kurven? Gehen locker, aber am liebsten unaufgeregt von der Hand, wobei die Lenkung in keinem ihrer drei Modi sonderlich gefühlsecht agiert. Nervig ist mancher der vielen Assistenten, klanggewaltig die Hi-Fi-Anlage mit Lautsprechern in der Fahrerkopfstütze. 571 Liter Standard-Kofferraum kommen der urlaubenden Familie zugute, sieben Jahre oder 160 000 Kilometer Technik- und acht Jahre Akku-Garantie stärken das Vertrauen ins Produkt.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Xpeng

TECHNISCHE DATEN

Xpeng		G6 Standard Range	G6 Performance
Motorbauart/Anzahl		E-Motor/1	E-Motor/2
max. Systemleistung	kW (PS)	190 (258)	350 (476)
max. Systemdrehmoment	Nm	440	660
Batteriekapazität netto	kWh	66	87,5
Länge × Breite × Höhe	mm	4753 × 1920 × 1650	
Radstand	mm	2890	
Gepäckraum	l	571–1374	
Kraftübertragung		Hinterradantrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,9	4,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	200	200
WLTP-Verbrauch ges.	kWh/100 km	17,5	17,9
WLTP-Reichweite	km	435	550
Grundpreis	ab Euro	43 600,–	51 600,–

FAZIT

Ganz sicher wird nicht jede der vielen neuen chinesischen Marken in Europa auf nennenswerte Verkaufszahlen kommen. Xpeng könnte dies gelingen – auch wegen des G6. Denn das geräumige und bis auf ein Head-up-Display komplett ausgestattete, solide verarbeitete Auto macht einen guten Eindruck. Der Verkauf startet im August.

CAR-GUIDE

SEGMENT: Kompaktwagen, offiziell C-Segment genannt

KOSTEN: Ab 27 180 Euro für den 116-PS-Benziner

ANSPRUCH: Wieder der problemlose Alltagsbegleiter für alle zu sein

KONKURRENTEN: BMW Einser, Cupra/Seat Leon, Kia Ceed, Opel Astra

Midlife-

Brise

Sie traf ihn und seine Kunden hart: In Generation acht stürzte der VW Golf in eine kleine Midlife-Crisis. Das Facelift soll wieder für frischen Wind sorgen und den Golf pünktlich zum 50. Geburtstag wieder zum klassenlosen, digital fitten Best Ager machen.

Fünf außerplanmäßige Werkstattbesuche, eine fünf Seiten lange Liste an Fehlermeldungen, und das für rund 55 000 Euro Anschaffungspreis: Der Auftritt des Golf VIII Alltrack im auto motor und sport-Dauertest endete nicht nur angesichts dieser Zahlen mit der Tendenz zur Note fünf. Wenige Facelifts sind oder waren wichtiger als jenes, das den erfolgreichsten Pkw Europas jetzt wieder in die richtige Spur zurückbringen soll.

Na dann: aufsitzen, den rechteckigen Startknopf drücken und … Hier wäre nun der Punkt, an dem wir Ihnen, sollten Sie rückwärts ausparken oder gar das Navigationssystem mit einer Adresse füttern wollen, zu etwas Lesestoff oder einer größeren Auswahl an Spielen auf dem Handy geraten hätten. System hochfahren, das Einblenden der Rückfahrkamera, alles dauerte lang. Sehr lang. Vergangenheitsform! Dank neuem Prozessor ist der auf 12,9 Zoll gewachsene Screen nun sofort zur Stelle. Das kann jedes 200-Euro-Smartphone und nun auch der Golf. Aber auch die weitere Erkundung des Systems auf Basis des Modularen Infotainment-Baukastens der vierten Generation verläuft positiv. VW ist mit der Machete durch den Digitaldschungel gegangen. Abgehauen wurde, was nicht funktioniert hatte, zumindest vieles davon. Die Touchslider für Lautstärke- und Temperaturregelung blieben zwar, sind jetzt aber zumindest beleuchtet.

Der Touchscreen erhält eine klarere Struktur: Zwei Leisten an der Ober- und Unterkante bündeln wichtige Funktionen. Die obere lässt sich nach persönlicher Vorliebe mit Direktzugriffen bestücken, die untere holt die wichtigsten Klimafunktionen aus dem Untermenü. Weitere Shortcuts lassen sich unter dem Autosymbol festlegen oder zusätzlich im dritten Shortcut-Menü, das man durch Wischen von oben nach unten holt. In der restlichen Hauptmenü-Ansicht dominieren die Kacheln zu den einzelnen Funktionsebenen.

Das System reagiert auch auf schnell hintereinander erfolgende Befehle zuverlässig. Jedoch sind nicht alle Menüs glasklar aufgebaut, zudem fehlt auf tieferen Ebenen eine Zurück-Taste. Dafür sind die Schaltflächen groß und damit auch in Fahrt passabel zu treffen, auch wenn sie gegenüber haptischen Tasten weiterhin ein Kompromiss bleiben. Aber das System blieb im Testzeitraum absturzfrei. Nur einmal wollte der gesamte Wagen nicht starten – abschließen und wieder öffnen behob das Problem. Es sollte der einzige Rückfall in alte Muster bleiben.

4,8
l/100 km

Auf der Eco-Runde erreicht der Mildhybrid eine beachtliche Sparsamkeit. Er verbraucht 0,3 Liter weniger als sein Vorgänger und der Toyota Corolla Hybrid

Raum für Spielereien

Jetzt, da die Basics einigermaßen sitzen, kann man zu den netten Spielereien übergehen. Für alle Fahrzeugbelange ist Sprachassistentin Ida zuständig. Navigation, Medien und ein paar Funktionen wie das Aktivieren des Head-up-Displays oder das Wechseln des Fahrmodus beherrscht das System, viel mehr aber auch nicht. Dafür ist nun das KI-Sprachmodell ChatGPT mit dem Auto verbunden, das bei Bedarf von Ida übernimmt

und Fragen beantwortet, jedoch wiederum nicht auf Fahrzeugdaten und -funktionen zugreifen kann. Das heißt: Eine smarte Routenführung über die liebsten Alpenpässe gibt es nicht, wohl aber die Rennergebnisse aus der Formel 1, sofern man richtig fragt. Denn wie bei allen KI-Sprachmodellen kommt es auf das Formulieren, das sogenannte Prompting, an.

Entkompliziert wurde zudem das Sportlenkrad, denn die Variante mit Touchfeldern wird nur noch im Golf R verbaut. Ein Style hatte bereits vor dem Facelift ein Tastenlenkrad. Schon im Lauf des Modellzyklus hat VW auch bei der Interieurqualität nachgebessert. So sind die großzügigen Türfächer ausgefilzt, die Passungen sauber und das Plastik im Griffbereich geschäumt. Es bleibt jedoch bei der Haubenstange statt Gasdruckdämpfern. Ansonsten gibt es innen gewohnte Golf'sche Cleverness: bequemen Einstieg, große Türausschnitte, großzügige Ablagen, guten Sitzkomfort in beiden Reihen. Der Kofferraum ist klas-

Der Fahrer wird endlich zum Schirmherrn: Der Screen reagiert fix, bietet smarte Klimafunktionen wie „Freie Sicht" oder „Frische Luft". Wertige, etwas triste Machart mit viel kratzempfindlichem Klavierlack. Beleuchtete Slider, die noch immer keinen Drehregler ersetzen können. Kabellos: Android Auto und Apple CarPlay. Neu: 360-Grad-Kamera und leicht veränderte Tachoansichten

„Versöhnprogramm: wertigere Materialien, schnelleres Infotainment"

Stefan Cerchez, Redakteur

„Fahren kann er, nun auch Software. Neu: rauer Klang im Zweizylinder-Modus"

Paul Englert, Testchef

„Weniger fummelige Bedienung. Kräftiger eTSI mit top Ansprechverhalten"

Thomas Hellmanzik, Redakteur

sengemäß im Format, aber einer der Klassenbesten in Sachen Funktionalität und Variabilität mit ebenem und doppeltem Ladeboden, großer Ladeluke und niedriger Ladekante. Stellt man die umgeklappte Lehne wieder auf, klemmt der Gurt nicht zwischen Sitz und Seitenwand. Ein Praktiker war der Golf schon vor der Modellpflege, die ihm nun auch Gimmicks wie ein beleuchtetes Logo in der Front (Serie bei Style) beschert.

Software, Gimmicks, Firlefanz – und was ist mit Fahren? Nun, das war die kleinste Baustelle, obwohl der Bedienfrust dieses Talent manchmal überschattete. Daher hier in gebührender Form: Der Golf fährt großartig. Mit der optionalen Progressivlenkung steckt er seine Leuchtnase flink in Biegungen. Die Präzision ist erstklassig, auch wenn etwas mehr Informationen über Fahrbahnbeschaffenheit oder über drohenden Haftungsabriss durchkommen dürften. Das DCC-Adaptivfahrwerk setzt im Gegensatz zu Passat und Tiguan weiterhin auf nur ein Dämpferventil zur Verstellung der Kennlinie, federt aber sauber mit definierter Grundstraffheit an, bügelt Fugen akkurat aus und beruhigt den Aufbau schnell.

In der Ausweichgasse und im Slalom bleiben die wenigsten Konkurrenten am Golf dran, denn wenn man ihn fordert, bringt es so ein Standard-Golf auf beachtliche Kurventempi. Das Limit? Zartes Untersteuern, Lastwechselreaktionen sind ihm fremd. Er schafft es, einfach und zugänglich zu fahren, ohne dass sich versiertere Piloten deswegen langweilen würden. Die hohe Kunst der Fahrzeugabstimmung eben.

Dazu gefällt im Alltagsbetrieb die gute Übersichtlichkeit, die mit der neuen Option auf einen 360-Grad-Kamerablick noch weiter unterstützt wird. Die Assistenz erreicht dieses hohe Niveau allerdings nicht. Denn die Verkehrszeichenerkennung hat eine eher lausige Trefferquote, was zu häufigem Piepen des Tempolimitwarners führt, dessen Deaktivierung zwei Bedienschritte erfordert. Der Spurhalteassistent könnte etwas transparenter und weniger übergriffig agieren, der Lenkassistent macht im Verbund mit dem Abstandstempomaten einen guten Job.

138 km/h

Dynamik? Kann er: Beim doppelten Spurwechsel ist der Golf 6 km/h (!) schneller als der sehr breite Porsche Panamera mit Aktivfahrwerk weiter hinten im Heft

Im stillen (Brenn-)Kämmerlein

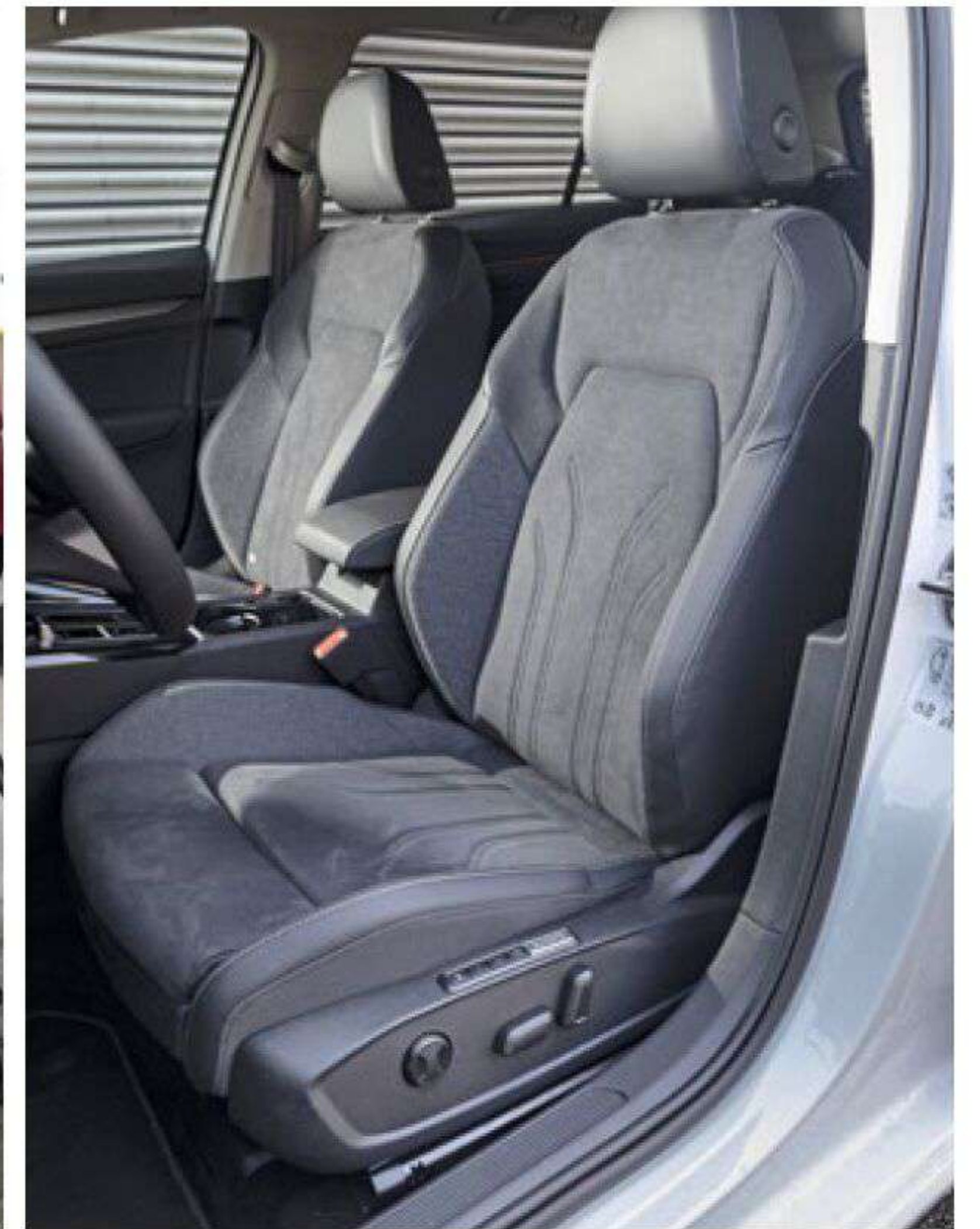
Doch halt, eine wichtige Neuerung gibt's noch: Nach Zahlen ist der 1.5-eTSI-Motor mit Zylinderabschaltung und 150 PS zwar ganz der Alte. Der 48-Volt-Riemenstartergenerator boostet nun aber kräftiger. Den Lader mit variabler Turbinengeometrie und

das sogenannte Miller-Brennverfahren mit hoher Verdichtung und früh schließenden Einlassventilen gab es schon bisher, beide Technologien zahlen aufs Effizienzkonto ein. Die Summe: 0,5 l/100 km weniger Testverbrauch als beim Vorgänger. Damit liegt der Golf auf dem Level von steckerlosen Hybriden wie dem Honda Civic e:HEV und dem Toyota Corolla Hybrid.

Ebenfalls weg: die Anfahrschwäche der Antriebskombi. Nun geht es verzögerungsfrei mit Nachdruck von der Ampel weg. Der Motor braucht rund 2000 Umdrehungen, bis das Drehmoment so richtig anliegt, und zieht dann sauber bis zum Begrenzer durch. Dabei klingt er nur im oberen Drehzahlbereich etwas gequält. Neu dagegen: der raue Zweizylinder-Modus. Das Laufgeräusch war früher weniger

SPOTLIGHT

Stala(c)ktiten

Alles wieder beim Alten? Der Golf obenauf? Qualitativ nicht ganz. Der Innenraum profitiert zwar spürbar von den Verbesserungen, die Lackierung mit Lacknasen am Schweller und der Tropfsteinhöhle darunter ist jedoch nicht auf dem Level, das wir vom Golf gewohnt sind. Unter der Haube gibt's zudem weiterhin nur einen Aufsteller statt Dämpfer.

Die Komfortsitze sind eher leger geschnitten, aber dank einer Sitzflächenverstellung in Neigung und Länge sehr bequem. Diese Verstellmöglichkeiten erhält jedoch nur der Fahrer. Hochwertiger, dicker Ladeboden, der sich eine Stufe tiefer legen lässt. Praktisch: ebene Ladefläche und Durchlade für Skier oder Baumarkt-Einkauf. Tasten statt Touchfelder am Lenkrad. Neue Optionsrückleuchten mit drei konfigurierbaren Lichtsignalen beim Entriegeln des Fahrzeugs

präsent. Das Doppelkupplungsgetriebe schaltet fix und ruckelfrei, jedoch ist das Rollverhalten nicht immer antizipierbar. Mal kuppelt das Getriebe aus und lässt das Auto segeln, mal setzt stattdessen die Rekuperation ein, die im Fahrzeugmenü eingestellt werden kann.

Nervig: Der Druckpunkt des Bremspedals wandert je nach Intensität der Rekuperation. Das geschieht sogar manchmal mitten im Bremsvorgang, was sich so anfühlt, als ob das Pedal vor dem eigenen Fuß davonläuft. Das haben wir in gravierender Intensität schon bei manchen Mercedes-Elektromodellen erlebt, es passt jedoch nicht zur sonst so zugänglichen Art eines VW Golf.

Aber die Zugänglichkeit ist ein relativer Wert. Was nützt ein Auto, das optimal auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse abgestimmt ist, wenn nur ein immer kleinerer Teil der Bevölkerung es sich leisten kann? So ist der sparsame eTSI mit 150 PS nicht unter 34480 Euro zu haben, die getestete Linie Style für 37300 Euro ist zwar gut, aber längst nicht voll ausgestattet. Damit kratzt der Golf an der Grenze seiner Zielgruppe: der Mitte der Bevölkerung. Trotzdem kann man ihm seinen hohen Gegenwert nicht absprechen. Ja, er ist ein Streber, aber damit auch wieder ganz der Alte.

Text: Carl Nowak
Fotos: Hans-Dieter Seufert

26 kW

So wenig Leistung muss der Motor für Tempo 130 aufbringen. Ein Wert auf dem Level der besten Elektrofahrzeuge, der ebenfalls zum niedrigen Verbrauch des Golf beiträgt

VW GOLF 1.5 ETSI

Gesamtwertung: 622 Punkte

Der Golf ist zurück! Also, eigentlich war er nie weg. Fahr- und Praktikabilitätstalente hatte Generation acht bereits, nun hält das Digitale mit dem Analogen mit. Die Qualität ist dagegen noch immer nicht auf Toplevel, und seine Zuverlässigkeit muss der Golf erst noch beweisen. Trotzdem ein Spitzenergebnis.

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	VW Golf 1.5 eTSI	
KAROSSERIE			
Raumangebot	(30)	16	In Relation zur Außengröße ein luftiger und zudem praktisch arrangierter Innenraum mit verbesserter Fahrzeugbedienung und Qualität. Lackierung etwas unsauber.
Kofferraum	(15)	6	
Zuladung	(10)	6	
Variabilität/Funktionalität	(20)	9	
Instrumente/Anzeige	(30)	24	
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	12	
Anhängelast	(5)	2	
Rundumsicht	(10)	7	
Qualitätsanmutung	(10)	6	
SUMME	**(150)**	**88**	
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	16	Ordentliche Sicherheitsausstattung. Gut: neue IQ-Matrixscheinwerfer. Mies: Verkehrszeichenerkennung und wandernder Druckpunkt des Bremspedals.
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	1	
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	12	
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	13	
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	
Licht	(15)	14	
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	10	
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	8	
Pedalgefühl	(10)	5	
SUMME	**(150)**	**85**	
KOMFORT			
Federungskomfort	(25)	15	Bequeme Sitze, gut ausgeformte Rückbank und ein rundum verbessertes Infotainment, jetzt auch mit KI-Unterstützung. Hörbare Reifen-Abrollgeräusche.
Sitze vorn	(15)	11	
Sitze hinten	(10)	6	
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	8	
Infotainment: Bedienung	(10)	7	
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	8	
Klimatisierung	(10)	9	
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3	
Geräuscheindruck	(5)	3	
SUMME	**(100)**	**70**	
ANTRIEB			
Laufkultur	(20)	10	Der überarbeitete Vierzylinder macht nicht viel verkehrt, läuft im Zweizylinder-Modus jedoch überraschend rau. Neu: schwungvolles Anfahren.
Durchzugskraft	(20)	12	
Leistungsentfaltung	(30)	13	
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	15	
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	7	
Zwischenbeschleunigung	(10)	6	
Reichweite	(20)	13	
Dauer Energiezufuhr	(15)	15	
SUMME	**(150)**	**91**	
FAHRVERHALTEN			
Handling/Fahrspaß	(30)	15	Neutrales Lehrbuch-Handling ohne Attitüden. Ordentliche ESP-Abstimmung, präzise Lenkung mit etwas geringem Feedback. Stabil auch bei Topspeed.
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11	
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	15	
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	6	
Lenkung	(30)	22	
Wendekreis	(10)	5	
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	11	
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	
SUMME	**(150)**	**93**	
Eigenschaftswertung	**(700)**	**427**	
UMWELT			
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	27	Deutlicher Verbrauchsvorteil gegenüber dem Vorgänger. Niedrige Fahrwiderstände und die Produktion in Deutschland bringen weitere Punkte.
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	12	
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	11	
Recyclingquote Materialien	(15)	12	
CO_2-Emission Transportwege	(5)	5	
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	8	
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	18	
Reifenverschleiß	(10)	7	
Umweltwertung	**(150)**	**100**	
KOSTEN			
Testwagenpreis	(50)	32	Ein Schnäppchen war der Golf noch nie, doch beim Facelift sind die Preise noch mal heftig gestiegen. Die Garantieumfänge blieben minimal.
Serienausstattung	(10)	2	
Optionsmöglichkeiten	(10)	5	
Wiederverkaufschancen	(10)	6	
Festkosten für 5 Jahre	(20)	18	
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	9	
Energiekosten auf 100 000 km	(30)	23	
Garantie	(5)	0	
Kostenwertung	**(150)**	**95**	
Gesamtwertung	**(1000)**	**622**	

auto motor sport-DATENBLATT VW GOLF 1.5 ETSI STYLE

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB

Vierzylinder-Reihenmotor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn quer mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Partikelfilter.

Hubraum	cm^3	1498
Bohrung x Hub	mm	74,5 x 85,9
Leistung	kW (PS)	110 (150)
bei	1/min	5000
maximales Drehmoment	Nm	250
bei	1/min	1500
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	73,4 (100,1)
Verdichtungsverhältnis		10,0 : 1
maximaler Ladedruck	bar	0,6
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	m/s	14,3
Ölinhalt Motor	l	4,3
Kühlsysteminhalt	l	8,0

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, Siebengang-DKG.
Übersetzungen: I. 3,50, II. 2,09, III. 1,34, IV. 0,94, V. 0,97, VI. 0,78, VII. 0,65, R. 3,72.
Achsantriebe: 4,80 : 1 (I.–IV. G.), 3,43 : 1 (V.–VII. G.) 4,50 : 1 (R.-G.)

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, variable Lenkübersetzung 8,5–14,0 : 1, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (288 mm), Scheibenbremsen hinten (272 mm), Rädergröße 7,5 J x 18, Reifengröße 225/40 R 18 Y, Bridgestone Potenza S005.

KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen.

Länge x Breite (inkl. Spiegeln) x Höhe	mm	4282 x 1789 (2073) x 1483
Spurweite vorn/hinten	mm	1534/1502
Radstand	mm	2620
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1860
Anhängelast/gebremst	kg	680/1500
Stützlast/Dachlast	kg	80/75
Kofferraumvolumen	l	381–1237
Tankinhalt	l	50
Luftwiderstandsbeiwert	c_W	0,28

VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,2 Super
CO_2-Ausstoß (WLTP)	g/km	121
Abgasnorm		Euro 6d
Stand-/Fahrgeräusch	dB(A)	78/68

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	224

auto motor sport-MESSWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s	
0 – 50 km/h		3,0
0 – 80 km/h		5,9
0 – 100 km/h		8,4
0 – 120 km/h		11,9
0 – 130 km/h		13,8
0 – 140 km/h		16,1
0 – 160 km/h		21,7
0 – 180 km/h		30,1
400 m		16,1 (140 km/h)
Zwischenspurt	s	
60 – 100 km/h		4,6
80 – 120 km/h		6,0

FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	26 (35)

BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	35,7
aus 100 km/h warm	m	35,2

INNENGERÄUSCHE

Fahrstufe D	dB(A)	
bei 80 km/h		68
bei 100 km/h		70
bei 130 km/h		72
bei 160 km/h		74
bei 180 km/h		75
Standgeräusch		42
Maximalgeräusch bei Kick-down		74

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h	
80		78
100		97
130		127
160		155
180		175

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	66,4
doppelter Spurwechsel	km/h	138,0

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

			◀	ø	▶	
Lenkpräzision	indirekt/direkt				●	
Balance	unter-/übersteuernd			●		
ESP-Regelung	konservativ/sportlich			●		
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll		●			
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich				●	

VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2

Testverbrauch	l/100 km	6,4
ams-Eco (15 %)	l/100 km	4,8
ams-Pendler (70 %)	l/100 km	6,3
ams-Sport (15 %)	l/100 km	8,2
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	149
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	112
Reichweite	km	781

UNTERHALTSKOSTEN EURO

Steuer	83,–
Haftpflicht (TK 13 R6)	397,–
Teilkasko (TK 20 R6)	199,–
Vollkasko (TK 17 R6)	501,–
Festkosten pro Jahr	981,–
Betriebskosten pro 100 km	17,12
Wertverlust/Jahr	5900,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

GESAMTKOSTEN/KM[1]

bei 15 000 km/Jahr	0,61/0,22
bei 30 000 km/Jahr	0,43/0,20

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[1]

bei 15 000 km/Jahr	764,–/272,–
bei 30 000 km/Jahr	1066,–/491,–

PREISE

Grundpreis	37 300,–
Testwagenpreis[2]	39 765,–

[1] mit/ohne Wertverlust; [2] inkl. fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

KAROSSERIE

1 Knickmaß	mm	980–1200
2 Innenhöhe vorn	mm	1030
3 Innenhöhe hinten	mm	965
4 Innenbreite vorn	mm	1485
5 Innenbreite hinten	mm	1430
6 Sitztiefe vorn	mm	510
7 Sitztiefe hinten	mm	510
8 Sitzraum	mm	580–820
Normsitzraum	mm	690
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	470
Lenkraddurchmesser	mm	375
Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag		2,25
Ladekantenhöhe	mm	660
Stehhöhe unter Heckklappe	mm	1850
Wendekreis rechts/links	m	10,9/10,9
Leergewicht	kg	1350
Zuladung	kg	510
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	60,5/39,5

Zweimal 1,90 Meter hintereinander? Im Golf kein Problem. Das Platzangebot gehört weiterhin zu den besten im Kompaktsegment, gerade in Relation zu den nicht ausufernden Abmessungen. Die Rückbank ist besonders bequem dank der ausgeformten Lehne und der ansteigenden Sitzfläche, die großen Türausschnitte und der flache Schweller ersparen den Passagieren Turnübungen beim Einstieg in beide Reihen. Ebenfalls genug im Kompaktsegment: 510 kg Zuladung.

Der weitere **Weg**

An Leistung fehlt es den meisten Elektroautos ja nicht, die Reichweite ist eher das Thema. Hier haben der erstarkte Skoda Enyaq und Teslas Model Y nachgelegt und messen sich mit dem Volvo XC40, der sich heute EX40 nennt.

ist das **Ziel**

IM VERGLEICH

SKODA ENYAQ 85: 286 PS, 545 Nm, Reichweite 350 km, ab 48 900 Euro, Basispreis Baureihe 48 900 Euro

TESLA MODEL Y MAX. REICHWEITE RWD: 295 PS, 509 Nm, Reichweite 381 km, ab 48 990 Euro, Basispreis Baureihe 44 990 Euro

VOLVO XC40 PE SINGLE EXT. RANGE: 252 PS, 420 Nm, Reichweite 345 km, ab 55 490 Euro, Basispreis Baureihe ab 49 990 Euro

SKODA ENYAQ 85

Das neue Betriebssystem bringt eine klarere Kartengrafik und Shortcuts für mehr Bedienkomfort mit sich. Echte Tasten gibt es gleichwohl auch noch. Der Raumkomfort ist beeindruckend, das Stauvolumen mit mindestens 585 Litern ebenso. Bequeme Sitze, auch hinten genügend Platz mit – optionales Alleinstellungsmerkmal – eigener Klimazone

Darf man sich Marketing-Experten als glückliche Menschen vorstellen, speziell dann, wenn sie für Automobilhersteller arbeiten? Früher wohl auf jeden Fall. Da fiel die Wahl auf so schöne Namen wie Arabella, Prinz, Käfer, Kadett, Barchetta, Taunus … (hier gern nach Belieben ergänzen).

Heute, speziell bei Elektroautos, wird's für Sprachverliebte meist bitter. Jetzt müssen die Namen, womöglich auf Druck der Techniker, ganze Romane erzählen. Unser Tesla Model Y ist eben nicht nur ein Tesla Model Y, sondern laut Konfigurator ein Model Y Maximale Reichweite Hinterradantrieb. Das ist wichtig, weil es eben auch einen Y mit nicht so maximaler Reichweite gibt. Und Modelle mit Allradantrieb und normaler Reichweite. Oder eben maximaler.

Auch bei Volvo geht es kompliziert zu. Der SUV, zum Test angetreten als XC40 mit umständlichem Technik-Sprech hintendran, heißt nun EX40, um den Namen der neuen Elektromobilitäts-Melodie à la EX30 anzugleichen. Und weil es den EX40 wie auch den XC40 in zwei Reichweiten-Spezifikationen sowohl mit Hinterrad- als auch mit Allradantrieb gibt, müsste am Heck unseres Testwagens der lieben Ordnung halber dann „EX40 Single Motor Extended Range“ (plus „Plus Dark“ statt „Plus“ für die XC-Ausstattungslinie) stehen. Dürfen wir uns verstanden fühlen? Ach, wir nennen den Testwagen im Folgenden einfach so, wie er hieß, als er in Gent vom Band lief: XC40.

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		Skoda Enyaq 85	Tesla Model Y Maximale Reichweite	Volvo XC40 Pure Electric Recharge Plus
ANTRIEB				
Motorbauart		permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor	permanenterregter Synchronmotor
Lage im Fahrzeug		hinten	hinten	hinten
maximale Systemleistung	kW (PS)	210 (286)	217 (295)	185 (252)
maximales Systemdrehmoment	Nm	545	509	420
System-Dauerleistung	kW (PS)	89 (121)	127 (173)	80 (108)
Kraftübertragung		Hinterradantrieb	Hinterradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe		feste Übersetzung	feste Übersetzung	feste Übersetzung
FAHRWERK				
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Doppelquerlenker Schraubenfedern	Querlenker MacPherson
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	Trommeln	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	235/50 R 20 T	255/45 R 19 W	235/45 R 20 H
	hinten	255/45 R 20 T	255/45 R 19 W	255/40 R 20 H
Reifentyp		Hankook Ventus S1 evo3	Hankook Ventus S1 evo3	Pirelli Scorpion SF2 Elect All-Season
KAROSSERIE				
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4649 x 1879 (2147) x 1621	4751 x 1921 (2129) x 1624	4440 x 1863 (2034) x 1647
Radstand	mm	2770	2890	2702
Sitzplätze		5	5	5
Dachlast/Stützlast	kg	75/75	75/91	75/100
Anhängelast/gebremst	kg	750/1000	750/1600	750/1500
Gepäckraum	l	585–1710	k.A.–2158	452–1328
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2650	2423	2520
Batteriekapazität netto	kWh	77	75	77
VERBRAUCH/CO_2/LADEMÖGLICHKEITEN				
WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	15,5	15,5	17,2
AC-Ladeleistung	kW	11	11	11
DC-Schnellladeleistung	kW	135	250	205
FAHRLEISTUNGEN				
0–100 km/h	s	6,7	5,9	7,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	180	217	180

Skoda: Was will man mehr?

Es geht aber auch schnörkellos, bei Skoda etwa. Der Testwagen ist schlicht ein Enyaq 85. Stünde nach der 5 noch ein x, hätte er zwei Motoren und damit Allradantrieb. Ohne x aber treibt er nur die Hinterachse an – und das mit nun 210 kW oder 286 PS und 545 Newtonmetern statt mit 150 kW (204 PS) und 310 Newtonmetern wie beim Vorgänger Enyaq 80. Der Grund: umfangreicher Schliff am permanenterregten Synchronmotor.

Interessanterweise macht das x den Enyaq nicht zum Kraftprotz, denn der Allradler kommt bei kW und Nm auf dieselben Werte wie der Hecktriebler, da der unveränderte Motor im Heck mit gebremstem Schaum arbeitet, wenn die 80-kW-Maschine vorn zugeschaltet wird. Schwächere Versionen werden folgen, ebenso der um 30 auf 250 kW (340 PS) erstarkte RS. Momentan heißt Enyaq kaufen aber Enyaq 85 kaufen, wahlweise eher SUVig wie im Falle des Testwagens oder als Coupé, was einen Aufpreis von 2250 Euro bedeutet.

Die Mehrleistung steht nicht nur auf dem Papier: In 6,6 Sekunden beamt sich der Skoda aus dem Stand auf 100 km/h, während das zuletzt von uns gemessene Enyaq Coupé 80 mit 204 PS dafür 8,3 Sekunden brauchte. Und diesen neuen Wind spürt man auch als Fahrer, das griffige Lenkrad mit klassischen Tasten und Walzen in der Hand, eingebettet in passgenaue Sitze. Überholvorgänge gelingen nun souveräner dank des dicken Drehmoment-Plus, und wenn es auf der Autobahn mal pressiert, rennt der Skoda bis zu 180 statt wie bisher nur 160 km/h.

Das erledigt er übrigens mit geringen Windgeräuschen und geschmeidigem Federungskomfort auch auf bösen Betonfugen. Dank der adaptiven Dämpfer mit weiter Spreizung nimmt der Testwagen Straßen jeder Art ihre Schrullen deutlich weniger krumm als der Tesla oder der Volvo. Man sollte aber mal einen Enyaq mit Standardfahrwerk testen, um zu prüfen, ob dieses so viel schlechter ist. Denn die Aufpreispolitik schreckt ab: Die Adaptivdämpfer gibt es nur ab dem Ausstattungspaket Maxx, das für den Basis-Enyaq prohibitive 10 120 Euro Aufpreis kostet (beim Sportline: 3700 Euro).

Ganz serienmäßig an Bord ist seit dem Facelift ein verbessertes Multimedia-System mit größerem Monitor und entstrubbelter Bedienung. Hier war der Skoda, auch dank des Festhaltens an klassischen Tasten, ja eh besser als seine Kollegen mit VW-Logo, und daran hat sich nichts geändert. Das hohe Praktikabilitätsniveau des übrigen Autos – gute Variabilität mit optionalem Trennnetz (wie beim Volvo), geräumige Ablagen, großes Head-up-Display oder die beliebten Marken-Schmankerln wie Schirm in der Tür und Eiskratzer im Tankde-

18,0 kWh

bringen den Skoda bei schonender Fahrweise 100 km weit. Der Volvo braucht etwas mehr, der Tesla klar weniger: 16,4 kWh

ckel – ist zwar noch nicht erreicht. Doch mit dem Status quo lässt sich nach kurzer Eingewöhnung gut leben, zumal die Sprachbedienung nun kompetenter agiert.

Gefallen kann auch das auf wohltuende Weise selbstverständliche, unaufgeregte Fahrverhalten. Kurven werden zwar nicht enthusiastisch zelebriert, aber bis zum Grenzbereich mit seinen spürbaren ESP-Eingriffen flüssig. Auch die Modellpflegemaßnahmen am Antrieb zeigen Folgen: Dank optimiertem Thermomanagement und einer weiterentwickelten Zellchemie lässt sich der vorkonditionierte Akku nun schneller mit Gleichstrom befüllen; der verbesserte Wirkungsgrad des Motors und eine leicht verlängerte Übersetzung verringern den Stromkonsum.

Der Enyaq 85 unterbietet das zuletzt getestete 80 Coupé im Eco-Verbrauch (18,0 statt 18,5 kWh) und kommt so 462 statt 443 Kilometer weit. Die von Skoda versprochenen 560 Kilometer sind wohl nur unter sehr guten Bedingungen erreichbar, aber dass der Normverbrauch von Elektroautos oft weniger mit der Realität zu tun hat als der von Verbrennern, ist ja nun wirklich nichts Neues. An der rundum guten Vorstellung des Skoda ändert dieser Umstand jedenfalls wenig.

Tesla: Der zieht und zieht

Mehr Reichweite verspricht auch Tesla für das neue Model Y mit dem eingangs erwähnten Zusatz „Maximale Reichweite“. Es kostet 4000 Euro mehr (48 990 Euro) als der Basis-Y und soll zwischen den Ladestopps bis zu 600 Kilometer realisieren. Eine solche Distanz und der WLTP-Normverbrauch von 15,5 kWh dürften aber nur im Windschatten großer Lkw erzielbar sein, denn selbst mit leichtem rechten Fuß brachten wir den in Grünheide produzierten Testwagen schon auf einen Eco-Verbrauch von 16,4 kWh. Das ist in Anbetracht der 18,0 kWh des Enyaq ein sehr guter Wert, an dem sicher auch das Leichtbaukonzept seinen Anteil hat – der Tesla wog rund 260 Kilogramm weniger als der Skoda.

Das Gesamtpaket ist zudem beeindruckend. Im Eco-Modus bewegt kommt das Model Y 50 Kilometer weiter als der Skoda, und mit der ermittelten Eco-Reichweite von 512 Kilometern kann man sehr gut leben. Lässt man es laufen, steigt der Verbrauch enorm, aber auch dann bleibt der Y eine Klasse für sich: Er sprintet dem Skoda von 100 auf 180 km/h um elf Sekunden davon und legt auch

auto motor sport -MESSWERTE

Fahrzeugtyp		Skoda Enyaq 85	Tesla Model Y Maximale Reichweite	Volvo XC40 Pure Electric Recharge Plus
KAROSSERIE				
Innenbreite vorn/hinten	mm	1510/1485	1470/1440	1465/1440
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1070/990	1000/980	1015/930
Sitztiefe vorn/hinten	mm	500/520	500/460	500/460
Normsitzraum	mm	790	800	690
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	590	655	655
Ladekantenhöhe	mm	680	670	750
Quadermaß	klein mm	550 x 880 x 710	480 x 860 x 670	400 x 915 x 680
Länge x Breite x Höhe	groß mm	1550 x 880 x 710	1340 x 860 x 670	1270 x 915 x 680
Leergewicht/Zuladung	kg	2138/512	1876/547	2043/477
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	47,8/52,2	47,0/53,0	47,9/52,1
Wendekreis links/rechts	m	11,5/11,6	12,8/12,6	11,8/11,7
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2				
Testverbrauch	kWh/100 km	23,7	22,0	25,2
ams-Eco/-Pendler/-Sport (15/70/15 %)		18,0/23,5/30,5	16,4/21,9/28,0	18,8/24,5/34,8
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch[1]	g/km	95	88	101
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch[1]	g/km	72	66	75
Ladeenergie Volladung[2]	kWh	83	84	87
Ladedauer AC[2]	h:min	7:25	7:45	8:30
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	min	10/20/38	7/17/34	8/19/43
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	462	512	464
Reichweite nach Testverbrauch	km	350	381	345
FAHRLEISTUNGEN				
Beschleunigung	s			
0 – 30 km/h		1,6	1,8	1,8
0 – 50 km/h		2,8	3,0	3,1
0 – 80 km/h		4,8	4,9	5,2
0 – 100 km/h		6,6	6,3	7,2
0 – 120 km/h		8,9	8,0	10,0
0 – 130 km/h		10,3	9,2	11,8
0 – 140 km/h		11,8	10,4	13,9
0 – 160 km/h		15,7	13,3	19,6
0 – 180 km/h		24,6	17,3	29,0
0 – 400 m		14,8	14,4	15,4
Zwischenspurt	s			
60 – 100 km/h		3,2	2,7	3,5
80 – 120 km/h		4,1	3,1	4,8
FAHRWIDERSTAND				
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	29 (39)	29 (39)	33 (45)
BREMSWEGE				
100 – 0 km/h kalt	m	37,6	36,5	35,6
100 – 0 km/h warm	m	37,7	37,3	36,7
INNENGERÄUSCHE				
bei 80 km/h	dB(A)	63	64	63
bei 100 km/h	dB(A)	66	67	66
bei 130 km/h	dB(A)	70	70	70
bei 160 km/h	dB(A)	73	73	72
bei 180 km/h	dB(A)	76	75	75
FAHRVERSUCHE				
Slalom 18 m	km/h	62,1	64,9	63,8
doppelter Spurwechsel	km/h	127,3	129,4	133,3

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

		Skoda					Tesla					Volvo				
			◄	ø	►			◄	ø	►			◄	ø	►	
Lenkpräzision	indirekt/direkt			●						●			●			
Balance	unter-/übersteuernd			●					●				●			
ESP-Regelung	konservativ/sportlich		●						●				●			
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll		●					●					●			
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich		●							●				●		

[1] auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO_2 pro kWh; [2] Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW)

TESLA MODEL Y MAX RANGE

Mensch und Gepäck finden im Tesla viel Platz, allerdings sind die Vordersitze zu hoch positioniert, und die nicht neigungsverstellbaren Rücksitzlehnen stehen zu flach. Noch gibt es, anders als im Model 3, Hebel am Lenkrad fürs Blinken und die Wahl der Fahrstufe. Die Navigation integriert in die Ladeplanung nur ausgewählte Stationen von Fremdanbietern

VOLVO XC40 RECHARGE

Anders als der EX30 auf Geely-Basis verfügt der XC40 noch über Anzeigen hinterm Lenkrad. Darin finden sich klassische Tasten statt flutschiger Touchpads. Unten im Monitor gibt's Shortcuts für die wichtigsten Menüs. Vorn wie hinten sitzt es sich bequem, der Gepäckraum ist mit maximal 1328 Litern nicht sehr groß, ergänzend gibt es aber einen geräumigen Frunk

dann noch zu, wenn der Enyaq – wie übrigens auch der vergleichsweise verhalten beschleunigende Volvo – bei 180 km/h eingebremst wird. 217 km/h realisiert der Y so locker und entspannt, als könne er das stundenlang durchziehen.

Und auch auf kurvigen Sträßchen bewegt sich der Tesla-SUV leichtfüßig und animierend, wirft sich – wegen der gefühlsarmen und spitz ansprechenden Lenkung allerdings etwas übereilig – geradezu freudvoll in Ecken und Kehren. Recht spät kommt es dann zu mildem Untersteuern und bei kräftigem Leistungseinsatz zu einem mitlenkenden Heck. Dann schwingt das ESP aber ungnädig seine Knute und nimmt so lange Tempo raus, bis die Vorderräder wieder geradeaus zeigen. Trotzdem: Kurvenspaß bietet der Y, wenngleich die seitenhaltarmen Sitze einen dabei wild herumrutschen lassen.

Was auch auffällt, ist der ordentliche Federungskomfort des Model Y, durch dessen Heckklappe bei umgelegten Rücksitzlehnen über 2000 Liter Gepäck passen. Gegenüber unserem Dauertester, einem Allradler Performance mit 21-Zoll-Rädern, zeigte sich der Testwagen bei aller Straffheit in Ansprechverhalten und Schluckfreudigkeit deutlich besser. Das dürfte auch aufs Konto der Serienbereifung im 19-Zoll-Format gehen. Unsere Empfehlung daher: Schenkt euch die teuren 20-Zöller!

Gern würde man für die gesparten 2200 Euro vernünftige Sitze kaufen, doch die gibt es nicht gegen noch so viel Aufpreis. Vorn thront man in Kutschbockhaltung sehr hoch im Auto, im sehr geräumigen Fond neigt sich die 40:20:40 teilbare, nicht in der Neigung justierbare Lehne so stark zurück, dass man sich fast wie auf dem Behandlungsstuhl des Zahnarzts fühlt. Die Fondkopfstützen machen ihren Job nicht besser: Sie liegen zu weit hinten und reichen nicht hoch genug, sodass die Köpfe der Mitfahrer eher an den Rahmen des Panoramadachs als an sie stoßen.

Solche Dinge, aber auch die unpraktische Gepäckraumabdeckung oder die fehlenden Dachhaltegriffe, haben wohl nicht ganz so viel Gewicht im Reich des Elon Musk. Und Schalter für den schnellen Zugriff – etwa auf die Außenspiegel, die Fahrmodi oder selbst die Dosierung der Luftausströmer – werden durch Felder im Touchscreen ersetzt, als lasse sich in einem Auto bei Tempo 200 so risikoarm touchen wie auf einem Smartphone im Fernsehsessel. Wenigstens blieb dem Model Y noch der Blinkerhebel, der beim technisch eng verwandten Model 3 ins Lenkrad verlegt wurde. Doch freut euch nicht zu früh, der Y-Modellwechsel ist nahe.

Mit Apple CarPlay und Android Auto weiß der Tesla wenig anzufangen. Beim Musikhören vom Smartphone liefert er nur die Basics, in die Routenplanung integriert er längst nicht alle Schnelllader und wirkt so irgendwie autistisch-inselbegabt. Dass die Außenspiegel geradezu winzig

12,8 Meter

benötigt der Tesla, um linksherum zu wenden. Skoda und Volvo erledigen das mit rund einem Meter weniger Platzbedarf

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		Skoda Enyaq 85	Tesla Model Y Maximale Reichweite	Volvo XC40 Pure Electric Recharge Plus
KOSTEN IN EURO				
Steuer[1]		0,–	0,–	0,–
Haftpflicht		491,–	562,–	546,–
Teilkasko		174,–	243,–	245,–
Vollkasko		699,–	1236,–	1088,–
Festkosten/Jahr		1190,–	1798,–	1634,–
Betriebskosten/100 km		19,13	17,82	19,91
Wertverlust/Jahr		7600,–	7300,–	8700,–
GESAMTKOSTEN/KM[2]				
bei 15 000 km/Jahr		0,74/0,24	0,72/0,23	0,83/0,25
bei 30 000 km/Jahr		0,51/0,22	0,49/0,21	0,57/0,23
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[2]				
bei 15 000 km/Jahr		931,–/294,–	902,–/290,–	1039,–/315,–
bei 30 000 km/Jahr		1282,–/538,–	1234,–/518,–	1417,–/569,–
PREISE				
Grundpreis	Euro	48 900,–	48 990,–	55 500,–
Testwagenpreis[3]	Euro	60 000,–	48 990,–	58 750,–

[1] steuerbefreit bis 2030; [2] mit/ohne Wertverlust; [3] inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

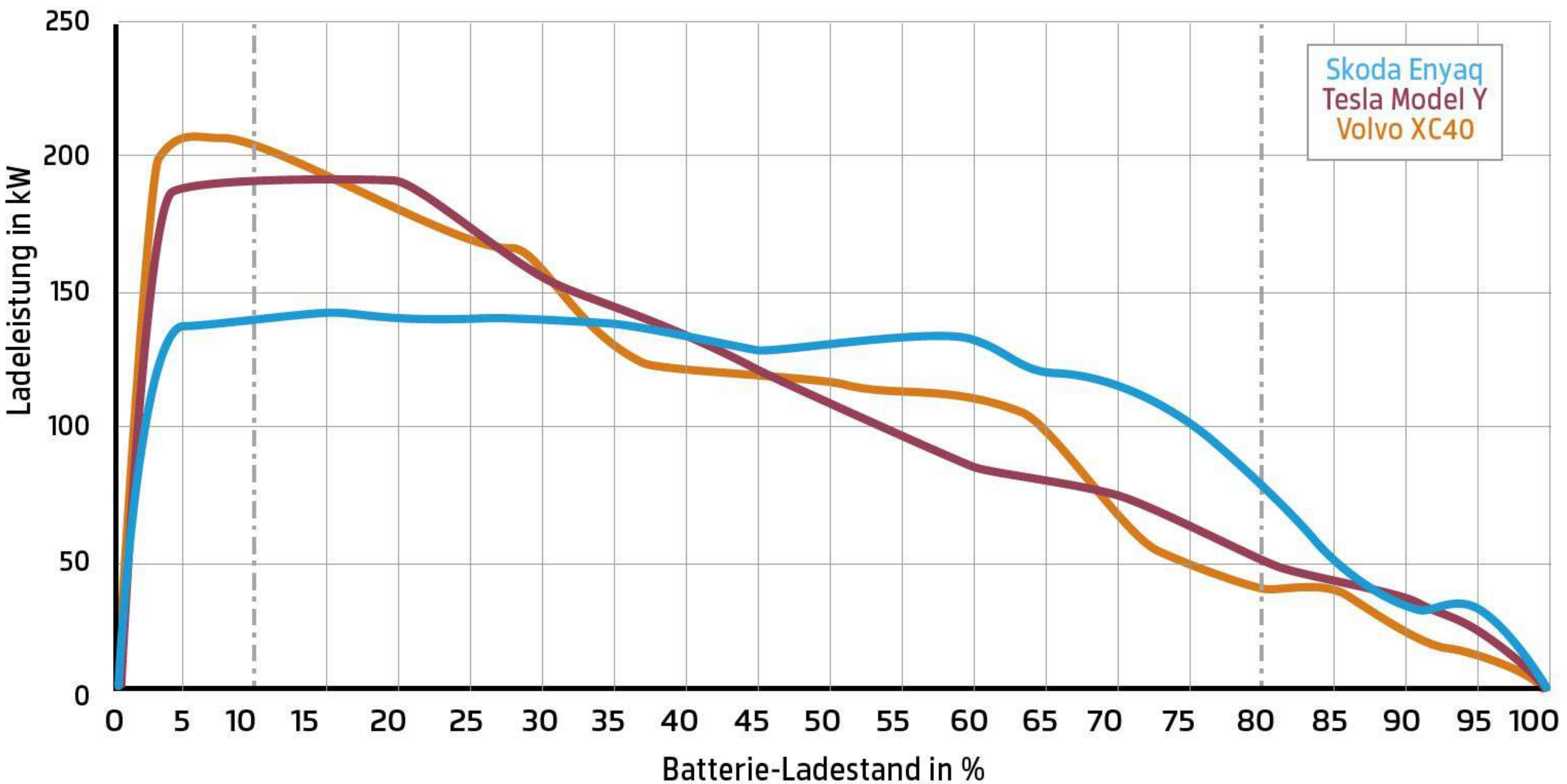
SPOTLIGHT

Geladen wie versprochen?

Die versprochene Ladeleistung von 250 kW verfehlt der Tesla klar. Er und der fulminant startende Volvo lassen auch schnell nach, während der Skoda lange mit mehr als den versprochenen 135 kW neue Energie bunkert. Nach längstens 20 Minuten sind alle drei wieder fit für weitere 200 Kilometer. Damit kann man doch leben, oder? Schade: Wechselstrom fließt nur mit 11 kW.

Batterie-SOC	50 %	80 %	100 %
Zeit in min	17/17/18	31/37/38	59/94/97
Zeit 10–80 %		28/34/34	
geladene Reichweite*	100 km	200 km	300 km
Zeit	10/7/8	20/17/19	38/34/43
Ladeleistung HPC	max.	Durchschnitt 10–80 % SOC	
kW	146/192/207	127/122/123	
Ladeleistung AC		11/11/11 kW/3-phasig	
Ladezeit AC 0–100 %		7:25/7:45/8:30 h:min	

* nach Testverbrauch

Ladekurve an der Schnellladesäule

Skoda Enyaq
Tesla Model Y
Volvo XC40

Ladeleistung in kW: 0, 50, 100, 150, 200, 250

Batterie-Ladestand in %: 0, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, 75, 80, 85, 90, 95, 100

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		1 Skoda Enyaq	2 Tesla Model Y	3 Volvo XC40
KAROSSERIE				
Raumangebot	(30)	21	17	15
Kofferraum	(15)	11	12	8
Zuladung	(10)	6	7	6
Variabilität/Funktionalität	(20)	14	12	13
Instrumente/Anzeige	(30)	20	14	18
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	11	5	10
Anhängelast	(5)	1	2	2
Rundumsicht	(10)	6	3	6
Qualitätsanmutung	(10)	6	5	7
SUMME	**(150)**	**96**	**77**	**85**
SICHERHEIT				
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	16	13	19
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	1	1	1
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	12	12	12
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	12	11	11
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	5	5
Licht	(15)	14	12	14
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	6	8	10
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	5	5	6
Pedalgefühl	(10)	7	7	6
SUMME	**(150)**	**79**	**74**	**84**
KOMFORT				
Federungskomfort	(25)	16	14	12
Sitze vorn	(15)	12	9	11
Sitze hinten	(10)	6	5	7
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	7	8	6
Infotainment: Bedienung	(10)	7	6	6
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	6	10	6
Klimatisierung	(10)	10	8	8
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	3	4
Geräuscheindruck	(5)	4	4	3
SUMME	**(100)**	**72**	**67**	**63**
ANTRIEB				
Laufkultur	(20)	17	17	17
Durchzugskraft	(20)	16	16	14
Leistungsentfaltung	(30)	23	23	23
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	18	13	16
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	6	8	6
Zwischenbeschleunigung	(10)	7	8	7
Reichweite	(20)	2	3	2
Dauer Energiezufuhr	(15)	10	12	10
SUMME	**(150)**	**99**	**100**	**95**
FAHRVERHALTEN				
Handling/Fahrspaß	(30)	14	14	12
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	7	9	9
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	11	11	12
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	8	2	4
Lenkung	(30)	17	13	15
Wendekreis	(10)	3	0	2
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	10	10	10
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	8	8
SUMME	**(150)**	**78**	**67**	**72**
Eigenschaftswertung	**(700)**	**424**	**385**	**399**
UMWELT				
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	38	39	36
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	20	21	19
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	7	7	6
Recyclingquote Materialien	(15)	7	9	8
CO_2-Emission Transportwege	(5)	5	5	5
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	10	10	10
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	15	15	11
Reifenverschleiß	(10)	3	2	5
Umweltwertung	**(150)**	**105**	**108**	**100**
KOSTEN				
Testwagenpreis	(50)	21	27	21
Serienausstattung	(10)	5	7	5
Optionsmöglichkeiten	(10)	5	5	4
Wiederverkaufschancen	(10)	6	6	6
Festkosten für 5 Jahre	(20)	16	9	11
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	8	9	8
Energiekosten auf 100 000 km	(30)	20	22	18
Garantie	(5)	0	2	1
Kostenwertung	**(150)**	**81**	**87**	**74**
Gesamtwertung	**(1000)**	**610**	**580**	**573**

Der Skoda gefällt mit viel Raum, guter Bedienbarkeit und Praktikabilität. Der Tesla verspielt sich durch seine eigenwillige Bedienung und die mäßige Rundumsicht Sympathien. Dem Volvo fehlt es ein wenig an Platz und Kofferraumvolumen.

In Volvos Paradedisziplin punktet der XC40 stark mit guten Bremsen und viel Sicherheitsassistenz. Bei der Assistenz schwächelt der Tesla ebenso wie beim Licht. Am fahrstabilsten zeigt sich im Grenzbereich der Skoda.

Den besten Komfort liefert der Skoda – auch weil er mit dem adaptiven Fahrwerk des Testwagens besonders gut federt. Der straffer abgestimmte Tesla ist insgesamt ausgewogener als der weicher, aber schaukelig federnde Volvo.

Der Konkurrenz beschleunigt der Tesla gnadenlos davon. Und auch beim Laden und bei der Reichweite hat er die Nase vorn. Mit den Möglichkeiten des E-Antriebs lässt sich im Skoda am besten spielen.

Mit seiner spitzen, aber indifferenten Lenkung verspielt der agile, sportlich ausgelegte Tesla die Fahrspaß-Krone. Wie man Fahrmodi weit spreizt und schnell wählbar sortiert, zeigen ihm Skoda und Volvo.

Als Vollzeit-Elektriker haben die drei eine gute CO_2-Bilanz im Betrieb, vor allem natürlich der sparsame Tesla. Gefertigt in Europa, bringen alle beim Transportweg zum Kunden keine große Umweltbelastung.

Durch den attraktiven Preis bei guter Ausstattung und den niedrigen Verbrauch sichert sich der Tesla ein Polster, das die teure Versicherung vergessen macht. Beschämend: die kurze Garantie des Skoda.

Skoda Enyaq
1. Gesamtwertung:
610 Punkte

Eigenschafts-Sieger

Tesla Model Y
2. Gesamtwertung:
580 Punkte

Volvo XC40
3. Gesamtwertung:
573 Punkte

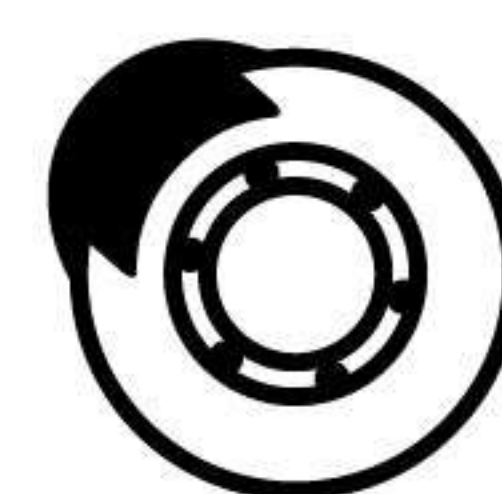
sind und die Heckscheibe aus dem Fahrersitz heraus nicht mehr Sicht bietet als eine flache Schießscharte, passt irgendwie ins Bild einer Marke, die sich in Sachen Antrieb zu Recht einen tollen Namen gemacht hat, dafür aber vieles vernachlässigt, was ein gutes Auto ausmacht.

Volvo: kompakter, mit Stil

Da ist der XC40 aus anderem Holz geschnitzt. Er ist ein typisch alltagspraktischer Volvo mit Stil, der seinen Konkurrenten auch bei Materialauswahl und Verarbeitung einen Tick voraus ist. Bei Länge und Radstand jedoch zieht er in diesem Vergleich den Kürzesten mit dem Ergebnis, dass sein Innenraum nirgends kneift, sondern eher wie ein taillierter Maßanzug sitzt. Auch bei Kofferraumvolumen und Zuladung hält er nicht ganz mit.

Bei Alltäglichkeiten ist der kompakte Schwede mit seiner zwar monitorlastigen, aber nicht gänzlich knopflosen Bedienung dem Tesla jedoch überlegen. Schade nur, dass die Rekuperation umständlich am Screen dosiert werden muss. Da setzt der Skoda mit dem schnellen Zugriff mittels Lenkradpaddeln den Maßstab, während der Tesla zu diesem Thema schweigt.

Mit seinem relativ schwachen Motor gerät der nicht gerade leichtgewichtige, im letzten Jahr von Vorder- auf Hinterradantrieb umgebaute XC40 jenseits der 100 km/h derb ins Hintertreffen, wirkt wie zugeschnürt. Obendrein verbraucht er stets am meisten. So kommt er bei der für viele entscheidenden Reichweite nur auf Skoda-Niveau. Das überrascht etwas, weil Volvo angibt, das Thermomanagement des 77-kWh-Akkus überarbeitet zu haben.

Hinterm Lenkrad, das den Kontakt zu den Vorderrädern mit mehr Gefühl als im Tesla und weniger Präzision als im Skoda herstellt, ist indes Wohlfühlen angesagt. Die Sitze mit ausziehbarer Oberschenkelauflage bieten jedem, ob groß oder klein, auf eher straffen Polstern eine sehr angenehme Position, und die Federung gibt da nicht den Spielverderber – anfangs. Denn sie spricht zwar weich an und dämpft vieles weg, verliert jedoch auf Straßen unterhalb der Güteklasse A schnell die Fassung und lässt die Karosserie wippen und wanken, wenn es durch wellige Kurven geht. Der Testwagen kommentierte erhöhten Handlungsbedarf der Federung dann gern auch mit Fahrwerksgeräuschen von vorn links – nicht das erste Mal bei dieser Baureihe.

35,6 Meter

reichen dem Volvo aus Tempo 100 bis zum Stillstand, obwohl er mit Allwetterreifen bestückt ist. Das ist Bestwert in dieser Runde

Wie beim Tesla lautet unser Rat daher: Finger weg von den 20-Zöllern – obwohl die mit 660 Euro im Vergleich zum Model Y recht freundlich bepreist sind. Dass das Fahrwerk etwas kann, zeigen die beachtlichen Geschwindigkeiten im Slalom und beim doppelten Spurwechsel (Tabelle Seite 42). Und auch bei der Auslegung von Bremsanlage und ABS glänzt der Volvo: Obwohl er als Einziger mit Allwetterreifen antrat, verzögerte er am besten. Das passt doch schön ins Bild der besonders sicherheitsbewussten Marke, das der XC40 zudem mit einer Armada von Assistenzsystemen akzentuiert.

Zum sorgsam gepflegten, durch die Integration ins Geely-Imperium nicht beschädigten Marken-Image gehört aber auch, niemals als Billigheimer angesehen werden zu wollen. Diesem mit einer gewissen Exklusivität einhergehenden Anspruch wird der XC40 gerecht: Mit der Long-Range-Batterie liegt sein Einstiegspreis rund 6500 Euro über dem der Konkurrenz, ohne dass er dafür bei der Ausstattung mehr böte. In der Eigenschaftswertung noch vor dem Tesla, rutscht er deshalb am Ende auf Platz drei ab.

Text: Michael Harnischfeger
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Siege in Serie

Schon zum zwölften Mal in seiner langen Historie wählten die Leserinnen und Leser den Mazda MX-5 auf das Siegerpodest bei BEST CARS. Das darf gefeiert werden.

Bernhard Kaplan, Geschäftsführer von Mazda Motors Deutschland, mit Pokal. Chefredakteur Michael Pfeiffer gratuliert

Schon seit 35 Jahren begeistert der Roadster aus Hiroshima die Autoszene. Längst in der vierten Generation angekommen, bleibt der Mazda MX-5 seiner Linie treu: konsequenter Leichtbau, Saugmotor, reiner Zweisitzer, klassisches Design. Wo gibt es das sonst noch in den Modellpaletten der großen Automobilhersteller? Genau, nirgends. Mazda steht da ziemlich solitär zum klassischen Genießer-Konzept.

Zur wohlverdienten Preisübergabe lässt Bernhard Kaplan, Geschäftsführer Mazda Motors Deutschland, gleich die allerneueste Version des Roadsters auffahren. „Wir haben nun ein neues Infotainment, ein überarbeitetes Sperrdifferenzial und eine nochmals höherwertige Ausstattung für die 2024er-Version am Start", klärt er auf. Und freut sich natürlich über den feinen Pokal, den der spritzige Zweisitzer nun schon zum sechsten Mal in Folge und zum zwölften Mal insgesamt vor allen anderen Import-Roadstern und -Cabrios verliehen bekommt.

Wohin denn die Reise in diesem Segment gehe, will der neugierige Redakteur wissen. Kaplan gibt sich da etwas bedeckt. Denn jegliche Elektrifizierung würde dem 1100-Kilo-Roadster zusätzliche Pfunde verpassen, und genau die Leichtbau-Konsequenz mache ihn ja so erfolgreich. Aber klar: Wenn es die Regularien erforderten, habe natürlich auch Mazda eine entsprechende technische Antwort im Köcher. Ansonsten werde man hoffentlich noch viele weitere Jahre den gerade wieder auf den neuesten Stand gebrachten Roadster verkaufen können.

Motor-Company Mazda

Generell sei Mazda ja eine echte Motor-Company, so Kaplan. Und da man eine neue Sechszylinder-Diesel- und Benziner-Generation und darüber hinaus einen Wankel-Hybrid auf den Markt gebracht habe, sei es ihm um die Zukunft nicht bange. Der Erfindungsreichtum der japanischen Ingenieure im Stammhaus Hiroshima sei legendär, und man bewahre sich bei einer hohen Eigenfertigung auch eine große Unabhängigkeit.

Das kann man nur bestätigen. Zudem hat Mazda vor einigen Monaten auf der Japan Mobility Show eine wunderschöne Sportwagenstudie vorgestellt. Angetrieben von einem Zweischeiben-Hochleistungs-Wankel-Hybrid, wäre ein solches Coupé ja auch ein sehr attraktives Auto. Ja, natürlich, das sehen wir genauso. Aber ob denn ein solcher RX-8-Nachfolger auf den Markt komme? Diese Frage möchte Bernhard Kaplan nicht wirklich beantworten. Aber in seinen Augenwinkeln sieht man ein leichtes Blitzen. Man könnte es fast als zustimmendes Augenzwinkern interpretieren, doch das wäre in diesem Stadium noch viel zu früh.

Bleiben wir also beim erfolgreichen MX-5, freuen wir uns noch mal an den aufregenden Kurven des herrlich gestalteten Zweisitzers, und wünschen wir ihm noch ein langes weiteres Leben.

BEST CARS 2024
auto motor und sport

Text: Michael Pfeiffer
Fotos: Mazda

Flitz oh

Klarer Auftrag für den Panamera der Generation drei: Komfort optimieren, ohne die dynamische Führung bei den Oberklasse-Limousinen aufzugeben. Mal sehen, wie der Basis-Hybrid das hinbekommt.

S GO 615E

CAR-GUIDE

CHARAKTER: Dynamische Oberklasse-Limousine

KOSTEN: Grundpreis 123 400 Euro, Testwagen 133 271 Euro

ANSPRUCH: Trotz Hybrid-Antriebsstrang sehr porschig zu fahren

KONKURRENTEN: BMW Achter Gran Coupé, MB-AMG GT Viertürer

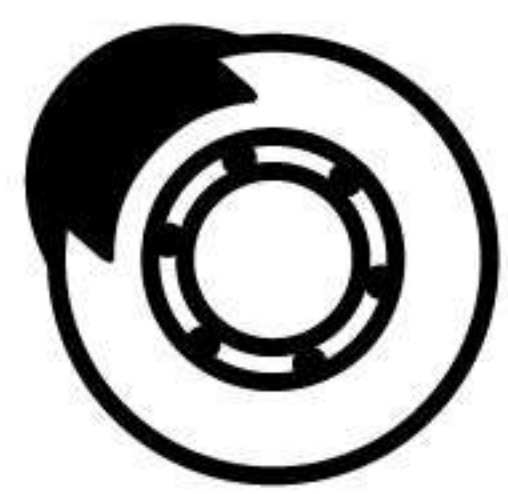
ne Donner

Wer die Entwicklung einer Oberklasse-Limousine mit einer Kiste samt tief montierten Sitzen startet, der weiß, wo er hinwill. Fahrerintegration statt Entkoppelung. Auftritt Porsche Panamera. Seit 2009. Mag mancher mit seinem Design, vor allem am Heck, gehadert haben – einmal fahren genügte, und das Geschnatter wandelte sich regelmäßig zu beeindrucktem Staunen. Von Anfang an vereinte der Panamera provokante Fahrdynamik und -präzision mit limousinigem Raumangebot. In Porsche-Interpretation. Schließlich wollten sie in Zuffenhausen keinen Toyota Century 2.0 kreieren, sondern einen viertürigen Elfer. Deshalb die rundliche Gestalt ohne Prestigegrill und Kofferraum-Rucksack. Panta rhei, alles fließt. Beim Design und beim Fahren.

Auch bei der dritten Generation des Panamera, Baureihe 972, Ablöse für den 971er. Keine leichte Aufgabe, mit den internationalen Homologationsvorgaben Limbo und den Kundenwünschen Tango zu tanzen. Sauberer und leiser soll er sein. Komfortabler und dynamischer. Leiser und emotionaler. Digital sowieso. Knackige Aufgabe für das Team um Baureihenleiter Thomas Friemuth.

Cockpit? Kann er!

Ob es geklappt hat? Wir fahren mal los, mit dem 4 E-Hybrid, dem Basis-Hybrid also. Mit einer Technik, die sie beim Panamera 2017 brachten. Eigentlich schon ganz gut, das damalige Doppelherz, bloß das Bremspedalgefühl war unterirdisch. Heute ist die Rückmeldung ziemlich konsistent, die Kraft passt, die Dosierung ebenfalls. Nicht auf dem Niveau einer mechanischen Bremse ohne elektronisch gesteuerten Bremskraftverstärker, aber problemlos. Nur die Wege könnten kürzer sein. Trotz Breitbereifung (hinten 325er!) bringt es die serienmäßige Stahlbremse (Keramik optional) auf im Top-Business eher durchschnittliche Wege. Um Mitfahrer krass in die Gurte zu schmettern, reicht es trotzdem, machen wir uns nichts vor.

Und etwas vormachen, das hat der Panamera eh nicht nötig. Zunächst bringt er die beiden vorderen Insassen perfekt unter. Auf zwar straffen, aber reichlich verstellbaren und seitenhaltstarken Sportsitzen im traditionellen Cockpit mit der dominanten Mittelkonsole. Klare Linien dominieren hier seit Generation eins.

34,4 Meter

Bremsweg sind es mit warmer Anlage aus Tempo 100, bei kalter ein halber Meter mehr. Beides ausreichend, jedoch nicht herausragend

Topspeed 280 wie an der Schnur

Straffe und ebenso bequeme wie haltstarke Optionssitze, sportwagenähnlich fahraktive Ergonomie mit tiefer Sitzposition und breiter Mittelkonsole. Gut ablesbare Anzeigen, Klimaregelung teils umständlich. Insgesamt hochwertige Verarbeitung mit Detailschwächen, etwa beim knarzigen Konsolendeckel

Die Ur-Sitzkiste funktioniert bis heute, platziert Fahrer und Co schön tief ins Geschehen wie kein anderer. Der Panamera ist schließlich keine aufgebrezelte Standardlimousine, sondern etwas konsequent Eigenes. Schrittweise digitalisiert, erkennbar an den Displays. Organisch integriert mit zielführenden Menüs in der Mitte und klar ablesbaren Instrumenten vor dem Fahrer, der sich statt Drehzahl und Temperaturen auch die Navikarte, seine Telefonliste und anderes mehr holen kann. Ergänzt durch ein Head-up-Display mit unterschiedlichen Modi.

Unterschiedliche Modi? Fahren, jetzt! Zunächst die vollelektrische Schleichfahrt. Mit inzwischen 190 PS aus der neuen E-Maschine, die tief ins Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe integriert ist. Der permanenterregte Synchronmotor kommt ohne eigenes Gehäuse aus, was fünf Kilo Gewicht spart, und ist an den Ölkreislauf des

Dank großer Heckklappe gut zugänglicher Kofferraum mit umlegbaren Rücksitzlehnen für stattliche Ladelänge, aber platzfressende Ladekabel. Präzise Lenkung, das hervorragende Optionsfahrwerk mit Luftfedern und Aktivdämpfern verbindet hohen Komfort mit vollendeter Aufbaukontrolle

Getriebes angebunden. Dadurch kann er sehr viel Wärme abgeben, was seine Performance steigert.

Beim Fahren spürt man nur, dass der 2,3-Tonner fast lautlos anrollt und im Verkehr problemlos mitschwimmt, ohne dass es des Verbrenners bedürfte. Der kommt erst bei höherer Lastanforderung oder Dreh am Regler ins Spiel. Nun wird's hybridisch, der 2,9 Liter große V6 wird geschmeidig zugemixt. Er leistet maximal 304 PS, ist damit schwächer als früher, dank der stärkeren E-Maschine springen insgesamt dennoch 470 PS und 650 Newtonmeter raus. Mehr als ausreichend, um weiterzukommen. In der Stadt und auf der Landstraße eh, dort hilft die E-Maschine immer dann, wenn der V6 mal kurz unpässlich ist. Also in Turbolöchern oder bei Fahrerwünschen, die zu kurzzeitig inakzeptablen Abgaswerten führen würden. Statt auf Verbrennervortrieb zu warten, ist die PSM da, spachtelt kleine Löcher zu oder boostet ordentlich was drauf.

Wie gut das funktioniert, merkst du erst, wenn es fehlt. Im Hybridmodus bei längerer Volllast, wenn der Boost-Puffer modusbedingt leer ist (erkennbar am grauen Balken im Display) und der V6 solo dran ist. Dann wird es fröstelig am Gasfuß. Nach einer zügigen Autobahnpassage fühlt sich das beim Wiederbeschleu-

SPOTLIGHT

Active-Ride-Fahrwerk

Schon bisher bot der Panamera mit Dreikammer-Luftfederung, Adaptivdämpfern und Wankstabilisierung hohen Komfort bei gleichzeitig guter Aufbaukontrolle. Das neue, beim Panamera Hybrid optionale Active-Ride-Fahrwerk kann noch mehr. Es ist ein echtes Aktivfahrwerk, kein nur passiv reagierendes. Dazu baut es an jedem der Zweiventildämpfer mit einer elektrisch angetriebenen Hydraulikpumpe einen individuellen Volumenstrom auf. Der bewegt den Dämpferkolben, um das Rad nach unten zu drücken oder nach oben zu ziehen. Das passiert in einer Frequenz von 13 Hertz, also 13 Mal pro Sekunde. Passiv abgestützt (und je nach Fahrsituation und -tempo auf Wunschhöhe gehalten) wird der Aufbau an jedem Rad per Einkammer-Luftfeder (bisher Dreikammer). Theoretisch könnte man sogar auf die Feder verzichten, hätte dann jedoch einen erhöhten permanenten Energieverbrauch. Konventionelle Stabilisatoren entfallen hingegen, da die Dämpfer den Aufbau jederzeit kontrollieren und in der Horizontalen halten, indem sie die Nick- und Wankbewegungen unterdrücken. Per dynamischer Radlastverteilung unter Berücksichtigung von Allradverteilung und Quersperre optimiert Active Ride die Traktion. Im Komfortmodus überkompensieren die Dämpfer sogar Aufbaubewegungen in Längs- und Querrichtung.

nigen echt schlapp an. Tja, Freunde, 304 PS für so einen großen Brocken und Tempos jenseits der 200 – da wird die Power-Decke dünn.

Lösung: einen Klick am Lenkradregler weiterdrehen. In „Sport“ kehrt die Hybrid-Pracht zurück, da der Pana nun satt Strom bereithält. Strom, der aus dem 25,9-kWh-Akku (brutto) stammt und den entweder die E-Maschine mit bis zu 88 kW rekuperativ oder der 11-kW-On-Board-Lader, von 0 bis 100 Prozent in 2:40 Stunden, liefert. Nun ja, das ist ja eher für zu Hause oder das Büro gedacht. Wichtiger ist die Reku, an der Porsche gefeilt hat und die gut funktioniert. Ganz Ausgefuchste können den Inno Drive nutzen, bei dem das Navigationssystem die Hybridsteuerung ins Fahrprofil einbaut. Funktioniert.

Noch beeindruckender für (uns) Speedfreaks: wie souverän der Panamera Tempo macht. Bis zu 280 km/h auf der Bahn bei geringen Windgeräuschen. Zum einen. Vor allem aber: mit einem hervorragend souveränen Fahrverhalten. Trotz ihrer vergleichsweise überschaubaren Power überzeugt die große Limo hier zu hundert Prozent. Mit einer Lenkung, die im Vergleich zu den Sport-Porsche zwar sanfter abgestimmt ist, dennoch fein operiert. Sowohl mittenzentriert als auch aus der Mittellage heraus – und weiter. In diesem Fall unterstützt von der Hinterachslenkung, die zu einem Rangierkreis von 11,7 Metern führt und auf der Autobahn dank virtueller Radstandsverlängerung den Geradeauslauf stabilisiert. Wie immer setzt Porsche auch beim Panamera tendenziell auf niedrigere Lenkwinkel als andere, priorisiert ein natürliches Gefühl am Lenkrad.

821 km

Gesamtreichweite dank 80-Liter-Tank. Rein elektrisch kommt der Panamera immerhin 88 Kilometer weit, ausreichend fürs tägliche Pendeln

Komfort? Egal, was kommt

Natürliches Gefühl. Ob das wohl auch fürs neue Active-Ride-Fahrwerk (siehe Kasten links) gilt? Aber hallo! Die Ingenieure ersetzen die bisherige Dreikammer-Luftfederung durch Einkammerfedern und kombinieren sie mit Zweiventildämpfern, von denen jeder mit einer elektrisch angetriebenen Hydraulikpumpe verbunden ist. 13-mal pro Sekunde regelt das System radindividuell, kann das Rad nach unten drücken oder nach oben ziehen und damit Fahrbahnunebenheiten ausgleichen und auf die jeweilige Fahrsituation reagieren. Damit steht der Aufbau des Panamera immer so, wie er soll. Kein unerwünschtes Nicken und Wanken. Die Räder stets optimal platziert mit der passenden Radlast, kein unerwünschtes Entlasten.

Vor allem aber: ein ausgeprägter Fahrkomfort, denn um den ging es den Ingenieuren. Etwas weniger Kantigkeit bei gleicher Dynamik. Check! Nebeneffekte wie die Möglichkeit, den Wagen in Kurven aktiv zur Gegenseite zu neigen oder beim Beschleunigen und Bremsen gegenzuhalten, nimmt man dabei gern mit, ebenso wie die Anhebung der Karosserie um

„Ohne Elektrohilfe wirkt der V6-Benziner unter Last ganz schön angestrengt“
Otto Rupp, Testfahrer

„Das neue Aktivfahrwerk bietet jederzeit einen sensationellen Komfort“
Michael Pfeiffer, Chefredakteur

„Trotz seiner Größe fährt der Panamera richtig agil – wie ein echter Porsche halt“
Jonas Greiner, Redakteur

fünf Zentimeter beim Einsteigen. Aussteigen möchte man so schnell jedenfalls nicht mehr. Muss man auch nicht, denn 80-Liter-Kraftstofftank plus Akku plus Hybridpotenzial sichern im Test 821 Kilometer Reichweite. Sparverbrauch: rund acht Liter, normale Fahrt kostet etwa elf, Express mehr. Lohnt sich aber: ob wie auf Schienen mit jedem Wunschtempo durch die Kasseler Berge, ohne einmal nachzulenken, oder bei einer kleinen, flitzigen Abendrunde auf der Hausstrecke. Die darf sogar verregnet sein, denn was das Fahrwerkspaket (Allradantrieb, Allradlenkung 1786 Euro, Active Ride 8086 Euro) im Verbund schlüssig hinbekommt, das überzeugt. Nüchtern ausgedrückt. Emotionale Typen dürfen hier gern was Stärkeres einsetzen.

Ziel? Erreicht!

Fakt ist: beim Anbremsen und Einlenken leichtes Untersteuern, je nach Pedalbefehl neutrales oder leicht heckbetontes Herausbeschleunigen. Karosseriebewegung? Praktisch null. Ob im glitschigen Nassen oder griffigen Trockenen, Porsche und Fahrer fühlen sich eins. Und die Insassen (auch hinten auf ordentlichen Polstern samt reichlich Platz untergebracht) profitieren von der Wankfreiheit. Wäre ja auch komisch, wenn du in einer dynamischen Limousine herumwanken würdest.

Insofern hat Generation drei ihr Ziel erreicht: Komfort gewonnen, Präzision erhalten. Und die Reichweite des Hybrids passt ebenfalls.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Hans-Dieter Seufert, Rossen Gargolov

304 PS

und 420 Newtonmeter entwickelt der 2,9 Liter große Biturbo-V6 solo. Klingt nach gar nicht mal so wenig, fühlt sich ohne Elektrohilfe beim Pressing aber überraschend schlapp am Gasfuß an

PORSCHE PANAMERA
Gesamtwertung: 618 Punkte

Nach wie vor zählt der Panamera zu den fahrpräzisesten und -freudigsten Limousinen überhaupt. Mit dem Active-Ride-Fahrwerk kommt nun hochklassiger Komfort hinzu. Der Hybrid-Antriebsstrang arbeitet kultiviert und angemessen sparsam, der V6 solo jedoch schlapp.

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Porsche Panamera 4 E-H.
KAROSSERIE		
Raumangebot	(30)	19
Kofferraum	(15)	8
Zuladung	(10)	6
Variabilität/Funktionalität	(20)	9
Instrumente/Anzeige	(30)	26
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	17
Anhängelast	(5)	0
Rundumsicht	(10)	4
Qualitätsanmutung	(10)	8
SUMME	**(150)**	**97**
SICHERHEIT		
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	13
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	1
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	14
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	13
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	9
Licht	(15)	15
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	12
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	9
Pedalgefühl	(10)	7
SUMME	**(150)**	**93**
KOMFORT		
Federungskomfort	(25)	23
Sitze vorn	(15)	14
Sitze hinten	(10)	8
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	7
Infotainment: Bedienung	(10)	8
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	10
Klimatisierung	(10)	9
Innengeräusch-Messwerte	(5)	3
Geräuscheindruck	(5)	4
SUMME	**(100)**	**86**
ANTRIEB		
Laufkultur	(20)	16
Durchzugskraft	(20)	16
Leistungsentfaltung	(30)	22
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	17
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	13
Zwischenbeschleunigung	(10)	9
Reichweite	(20)	14
Dauer Energiezufuhr	(15)	15
SUMME	**(150)**	**122**
FAHRVERHALTEN		
Handling/Fahrspaß	(30)	22
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	18
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	10
Lenkung	(30)	26
Wendekreis	(10)	2
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	14
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	10
SUMME	**(150)**	**113**
Eigenschaftswertung	**(700)**	**511**
UMWELT		
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	28
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	9
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	4
Recyclingquote Materialien	(15)	6
CO_2-Emission Transportwege	(5)	5
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	6
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	12
Reifenverschleiß	(10)	1
Umweltwertung	**(150)**	**71**
KOSTEN		
Testwagenpreis	(50)	6
Serienausstattung	(10)	7
Optionsmöglichkeiten	(10)	9
Wiederverkaufschancen	(10)	6
Festkosten für 5 Jahre	(20)	0
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	0
Energiekosten auf 100 000 km	(30)	8
Garantie	(5)	0
Kostenwertung	**(150)**	**36**
Gesamtwertung	**(1000)**	**618**

Karosserie: Sportiv geschnittener Innenraum mit mäßiger Funktionalität, aber gut ablesbaren Anzeigen und einfacher Bedienung. Ausreichender Kofferraum, keine Anhängelast.

Sicherheit: Ausgeprägte Fahrstabilität unter allen Bedingungen, ungenügende Verkehrszeichenerkennung, ausreichende Assistenz, relativ lange Bremswege.

Komfort: Top-Federungskomfort inklusive Karosseriekontrolle, bequeme, haltstarke Sitze, schlüssiges Infotainment, umfangreiche Komfort-Assistenz, niedriges Innengeräuschlevel.

Antrieb: Insgesamt angenehme Laufkultur, geschmeidige Kombination aus V6 und E-Maschine. Ohne E-Hilfe eher schlapper Eindruck, gute Reichweite.

Fahrverhalten: Hervorragende Fahrsicherheit und Traktion, präzise Lenkung und feine Regelelektronik. Angesichts von Größe und Gewicht freudvolles Handling.

Umwelt: Die Produktion in Leipzig bringt Punkte für den kurzen Transportweg. Mittelprächtige Verbräuche und hoher Reifenverschleiß bringen Abzüge.

Kosten: Dem hohen Kaufpreis steht eine ordentliche Serienausstattung gegenüber. Reichliches, jedoch teures Optionsangebot, hohe Wartungskosten.

auto motor sport-DATENBLATT PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB

Sechszylinder-V-Motor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn längs, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Partikelfilter, permanenterregter Synchron-Elektromotor, Lithium-Ionen-Batterie.

Hubraum	cm^3	2894
Bohrung x Hub	mm	84,5 x 86,0
Leistung	kW (PS)	224 (304)
bei	1/min	5400
max. Drehmoment	Nm	420
bei	1/min	1900
spez. Leistung	kW/l (PS/l)	77,4 (105,0)
Verdichtungsverhältnis		10,5 : 1
maximaler Ladedruck	bar	1,3
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	m/s	15,5
Ölinhalt Motor	l	7,2
Kühlsysteminhalt	l	21,0
Leistung/Drehm. E-Motor	kW/Nm	140/450
Systemleistung	kW (PS)	346 (470)
Systemdrehmoment	Nm	650

KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe. Übersetzungen: I. 5,97, II. 3,22, III. 2,08, IV. 1,42, V. 1,05, VI. 0,84, VII. 0,68, VIII. 0,53, R. 5,32. Achsantrieb vorn 3,36 : 1, hinten 3,54 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, aktives Fahrwerk (Active Ride), Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,4 : 1, Hinterachslenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (390 mm) und hinten (365 mm), Rädergröße vorn 9,5 J x 21, hinten 11,5 J x 21, Reifengröße vorn 275/35 R 21 Y, hinten 325/30 R 21 Y, Michelin Pilot Sport S5.

KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen.

Länge x Breite (inkl. Spiegeln) x Höhe	mm	5052 x 1937 (2165) x 1419
Spurweite vorn/hinten	mm	1671/1651
Radstand	mm	2950
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2825
Anhängelast/gebremst	kg	–/–
Stützlast/Dachlast	kg	–/75
Kofferraumvolumen	l	430–1264
Tankinhalt/Batteriekapazität (netto)	l/kWh	80/21,8
Luftwiderstandsbeiwert	c_W	0,29

VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	l + kWh/100 km	1,0 SP + 25,4
CO_2-Ausstoß (WLTP)	g/km	23
Abgasnorm		Euro 6d
Stand-/Fahrgeräusch	dB(A)	80/67

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0 – 100 km/h	s	4,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	280

[1] Profil auf Basis Durchschnitt hybridisch und Elektroverbrauch bei einer Jahresfahrleistung von 15 000 km, davon 10 000 km Kurzstrecke (max. 40 km); [2] 15 % Eco, 70 % Pendler, 15 % Sport mit leerer Batterie; [3] Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW); [4] auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO_2 pro kWh; [5] auf Basis Eco-Verbrauch hybridisch und Elektroverbrauch; [6] steuerreduziert bis 2025; [7] mit/ohne Wertverlust; [8] inkl. fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

auto motor sport-MESSWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung elektrisch/hybridisch	s	
0 – 30 km/h		2,2 / 0,8
0 – 50 km/h		4,0 / 1,4
0 – 80 km/h		8,3 / 2,9
0 – 100 km/h		12,7 / 4,2
0 – 120 km/h		18,5 / 5,8
0 – 130 km/h		– / 6,7
0 – 140 km/h		– / 7,7
0 – 160 km/h		– / 10,1
0 – 180 km/h		– / 12,9
0 – 200 km/h		– / 16,2
400 m hybridisch		12,5 (177 km/h)
Zwischenspurt	s	
60 – 100 km/h		2,3
80 – 120 km/h		2,9

FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	32 (44)

BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	34,9
aus 100 km/h warm	m	34,4

INNENGERÄUSCHE

Fahrstufe D	dB(A)	
bei 80 km/h		66
bei 100 km/h		69
bei 130 km/h		71
bei 160 km/h		74
bei 180 km/h		76
Standgeräusch		44
Maximalgeräusch bei Kick-down		74

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h	
80		79
100		99
130		129
160		159
180		178

FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	68,8
doppelter Spurwechsel	km/h	132,0

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG

		◄	ø	►
Lenkpräzision	indirekt/direkt			●
Balance	unter-/übersteuernd			●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich			●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll		●	
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich			●

VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2

Testverbrauch[1]	l + kWh/100 km	2,4 + 22,1
ams-Eco/-Pendler/-Sport	l/100 km	7,9/11,1/13,2
Durchschnitt hybridisch[2]	l/100 km	10,9
Verbrauch ams-Elektrorunde	kWh/100 km	28,2
Ladeenergie Vollladung[3]	kWh	24,8
Ladedauer Vollladung[3]	h:min	2:40
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch[4]	g/km	144
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch[5]	g/km	129
Reichweite elektrisch/gesamt	km	88/821

UNTERHALTSKOSTEN

	EURO
Steuer[6]	30,–
Haftpflicht (TK 22 R6)	626,–
Teilkasko (TK 29 R6)	1084,–
Vollkasko (TK 29 R6)	2602,–
Festkosten pro Jahr	3258,–
Betriebskosten pro 100 km	32,67
Wertverlust/Jahr (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)	18 900,–

GESAMTKOSTEN/KM[7]

bei 15 000 km/Jahr	1,71/0,44
bei 30 000 km/Jahr	1,13/0,39

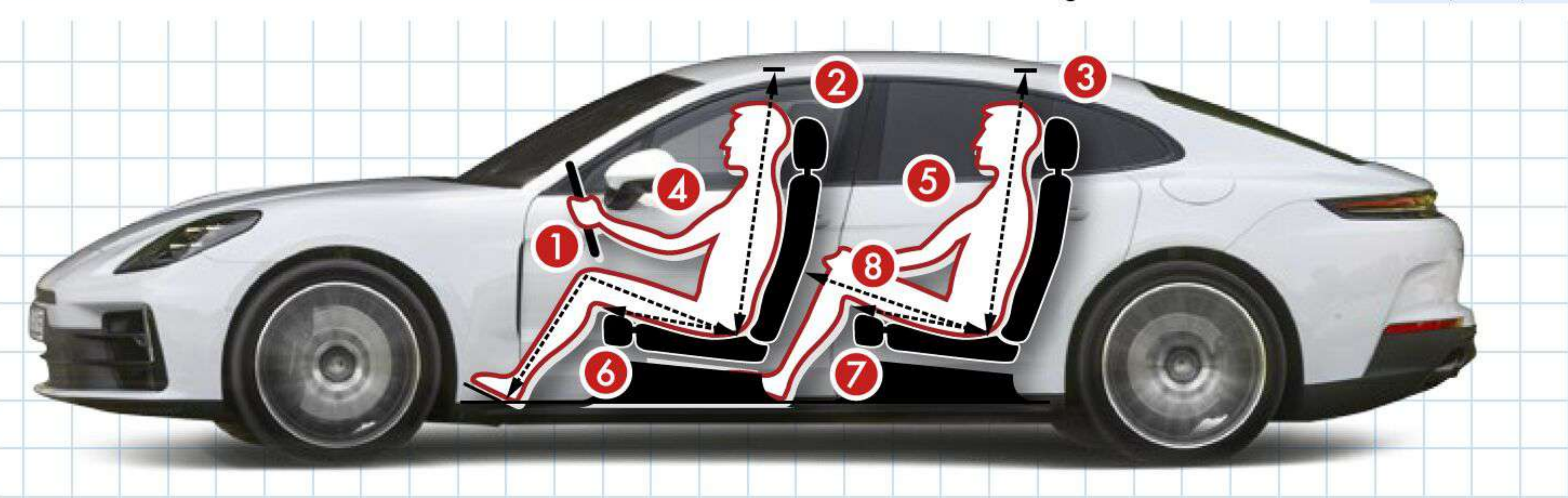
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[7]

bei 15 000 km/Jahr	2124,–/547,–
bei 30 000 km/Jahr	2818,–/973,–

PREISE

Grundpreis	123 400,–
Testwagenpreis[8]	133 271,–

KAROSSERIE

1 Knickmaß	mm	940–1160
2 Innenhöhe vorn	mm	1040
3 Innenhöhe hinten	mm	950
4 Innenbreite vorn	mm	1530
5 Innenbreite hinten	mm	1480
6 Sitztiefe vorn	mm	510
7 Sitztiefe hinten	mm	500
8 Sitzraum	mm	650–870
Normsitzraum	mm	750
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	450
Lenkraddurchmesser	mm	365
Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag		2,5
Ladekantenhöhe	mm	830
Wendekreis rechts/links	m	11,7/11,5
Leergewicht	kg	2322
Zuladung	kg	503
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	47,2/52,8

Mit über fünf Metern ist der Panamera ein langes, mit 1,94 Metern ein breites Auto, dank der optionalen Allradlenkung bleibt er jedoch noch handlich. Trotz etwas gesteigerter Innenhöhe bleibt der zarte Sport-Charakter erhalten, zudem trennt die breite Mittelkonsole Fahrer und Co deutlich. Beinfreiheit hinten gibt es reichlich; der Kofferraum genügt normalen Ansprüchen, bei umgelegten Lehnen kommt Länge hinzu. Anhängelast bietet der Panamera E-Hybrid keine.

Buntes Vergnügen

Seit fünf Monaten sorgt ein Skoda Karoq Sportline TDI mit 150 PS und Allradantrieb für gute Laune im Fuhrpark. Und für Kopfkino-Vergleiche mit einem Vorgänger.

Klein gegen Groß, auf „los" geht's los – dieser Claim aus dem öffentlich-rechtlichen Fernsehen passt ganz gut zu diesem Neuzugang im Dauertest-Fuhrpark. Vielleicht erinnert sich der ein oder andere Leser, wir uns in jedem Fall: Vor mittlerweile vier Jahren winkten wir einem bärenbraunen Kodiaq Scout 2.0 TSI zum Abschied traurig hinterher. Vier Jahre? Ja, das klingt lang.

Dennoch ist der Testwagen im Hinterstübchen noch sehr präsent und jetzt geradezu wiederbelebt. Denn so modern der knuffige Karoq seit seinem Facelift vor zwei Jahren auch wirkt, ähnelt er doch stark dem konservativen Kodiaq, der im Mängelindex allerdings nur auf den wenig glorreichen achten Klassenrang fuhr. Eine Charge minderwertiger Bremsbeläge und kurzgeschlossene Sitzheizungskabel zwangen den unkomplizierten SUV ungeplant in die Werkstatt. Ansonsten erhielt der Siebensitzer Lob für sein Raumangebot, die nützlichen Details, den hohen Fahrkomfort und die einfache Bedienung.

Alles Attribute, die wir seit rund 17 000 Kilometern auch im Karoq wieder erleben. Die breite Mittelkonsole unterhalb des großformatigen Touchscreens mit ihren Drehreglern und großen Tasten plus wuchtigem Automatikwählhebel? Alles wie im Kodiaq. Und trotz der um gut 30 Zentimeter kürzeren Statur reist man auch im Fond des Karoq gemütlich.

Der Laderaum verträgt mit 521 bis 1630 Litern sehr viel Gepäck. Ein variabler Kofferraumboden samt Durchlade, eine 230-Volt-Steckdose, Fernentriegelung, Haken und Ösen steigern den Nutzwert. Selbst ein Sicherungsnetz, das sich hinter den Vordersitzen ohne größere Bastelarbeiten einhängen lässt, findet sich über dem Notrad. In diesem Segment nicht mehr selbstverständlich.

Gleichfalls selten so zu erfahren ist die Kombination aus ausgewogenem Federungskomfort und quirligem Handling. Mittel zum Zweck und beim Sportline im Preis mit drin: vier adaptiv regelbare Dämpfer und eine direkte, feinfühlig ansprechende Progressivlenkung.

So flitzt man flink durch Kurven und lässt sich von kurzen Wellen oder Straßenschäden (im Komfort-Modus) nicht weiter stören. Trotz der Kürze also keine Hoppelei oder zu viel Seitenneigung. Falls nötig wäre der Allradler dank Offroad-Modus, Bergabfahrhilfe und kurzen Überhängen auch im Gelände nicht hilflos – getestet haben wir das aber noch nicht. Ebenfalls vielversprechend: die Anhängelast von 2,1 Tonnen.

DAUERTEST-GUIDE

Knackiger SUV mit Allrad und kräftigem TDI

Testverbrauch 7,1 l/100 km

Grundpreis 47 490 €
Testwagenpreis 57 500 €

Skoda Karoq

Je nach Ausstattung kommt der Karoq mit einer bequemen Rückbank inklusive Durchlade oder ausbaubaren Sitzen. Der Kofferraum ist mit 521 Litern groß, das Trennnetz sichert das Gepäck. Kräftig genug: der Zweiliter-Diesel

Größtenteils einfache Bedienung dank Tasten und Drehreglern in einem unaufgeregten Cockpit. Das adaptive Fahrwerk garantiert eine breite Spreizung zwischen Komfort und Sport. Schicke Sitze mit Lederbezug

Als Kraftquelle dient ein bewährter Klassiker aus dem Dieselportfolio: der leicht kernig tönende Zweiliter-TDI plus Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, der es hier auf 150 PS und 360 Newtonmeter bringt. Aus dem Stand heraus etwas zögerlich, tritt der SUV gleich darauf kräftig an und hat letztlich immer genug Power für flottes Fahren. In unseren Augen ideal für längere, entspannte Trips. Nur der leicht erhöhte Testverbrauch von 7,1 Litern pro 100 km liegt derzeit noch über unseren Erwartungen. Zudem galt es, zehn Liter AdBlue nachzufüllen.

Unbeschwert, aber teuer

Sehr einverstanden sind die Kollegen mit den bequemen und kräftig ausgeformten Ledersitzen, den übersichtlichen virtuellen Instrumenten und der bislang unkomplizierten kabellosen Handyanbindung samt induktiver Ladeschale. Systemabstürze notierten wir bislang nicht, dafür ein Software-Update.

Der größte Nachteil – für den der rote SUV-Würfel gar nicht die Verantwortung übernehmen muss – ist der hohe Preis: 57500 Euro müssen für diesen Karoq als Sportline und mit reichlich Ausstattung überwiesen werden. Heftig für einen 4,38-Meter-Zwerg, zumal die Materialqualität (abgesehen von Lenkrad und Sitzen) teils sehr rustikal ausfällt. Selbst der Kodiaq war günstiger, damals vor vier Jahren.

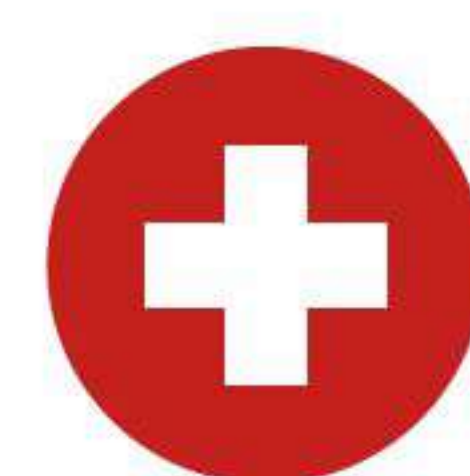
Nun denn, der Dauerlauf und unser imaginärer Klein-gegen-Groß-Vergleich gehen weiter. Vielleicht schafft es der Karoq im Mängelindex ja ganz nach oben.

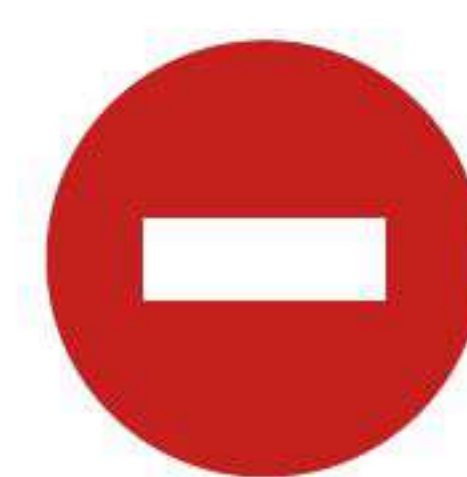
Text: Michael von Maydell
Fotos: Rossen Gargolov

UMFRAGE

Für künftige Dauertest-Berichte sind wir an Lesererfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Alfa Romeo Tonale
- Audi Q8
- BMW iX
- Cupra Leon
- Genesis GV70
- Hyundai Staria
- Mercedes C-Klasse
- Mitsubishi Eclipse Cross
- Opel Mokka
- Polestar 2
- Porsche Taycan
- Renault Austral
- Skoda Karoq
- Tesla Model Y
- Toyota Corolla
- Volvo EX30

Schicken Sie Ihren Bericht per Post oder E-Mail an: auto motor und sport, zu Händen von Herrn Lucyk, Stichwort Dauertest-Umfrage, 70162 Stuttgart, E-Mail (bitte immer mit Angabe der Postadresse): dauertest@motorpresse.de

Praktisch

Viel Platz und Fächer, gute Rundumsicht, verständliche Bedienung, Bügeltürgriffe – das Leben mit dem Karoq ist angenehm unkompliziert

Antrieb

Der Dieselkonsum des 2.0 TDI ist derzeit etwas zu hoch. Und mit der Anfahrschwäche müssen wir uns arrangieren

DATEN

Erstzulassung	**3.1.2024**
Grundpreis	47490,–
Testwagenpreis	57500,–
km-Stand bei Übernahme (29.2.2024)	4218
km-Stand aktuell	21277
Hubraum cm³	1968
Leistung kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 3000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	360 bei 1600
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1604/2249
Fahrleistungen	
Beschleunigung in Sekunden	Dauertest-Anfang
0– 50 km/h	2,7
0– 80 km/h	5,9
0–100 km/h	9,0
0–120 km/h	13,1
0–140 km/h	18,8
0–160 km/h	27,8
Zwischenspurt	
60–100 km/h	5,4
80–120 km/h	7,2
Höchstgeschwindigkeit in km/h	204
Verbrauch (WLTP-Norm)	in l/100 km
gesamt	5,7
CO_2-Ausstoß WLTP	152 g/km
Schadstoffklasse Testwagen	Euro 6d-ISC-FCM
Verbrauchswerte im Test	in l/100 km
Testverbrauch (Diesel)	7,1

FAZIT

Auf kleiner Fläche bietet der würfelige SUV viel Raum für Mensch und Gepäck. Fahrkomfort und Schubkraft passen ebenfalls. Wir freuen uns auf viele Kilometer.

Voll auf *der Böe*

Ist es mal wieder an der Zeit, das Leben im Sturm zu erobern? Also nehmen wir 18 bis 20 Sekunden Anlauf, derweil sich die Verdecke des BMW Vierer und des neuen Mercedes CLE öffnen. Dann auf zu einem Vergleichstest mit gewiss offenem Ausgang.

IM VERGLEICH

BMW 430I XDRIVE CABRIOLET:
245 PS, 0–100 km/h in 6,0 s, 250 km/h, Verbrauch Eco-Runde 6,4 l S/100 km, Preis ab 68 700 Euro

MERCEDES CLE 300 4MATIC CABRIOLET:
258 PS, 0–100 km/h in 6,7 s, 250 km/h, Verbrauch Eco-Runde 6,6 l S/100 km, Preis ab 76 815 Euro

Man lernt nie richtig viel dazu, hört man sich nur selbst zu. Daher lauschen wir nun einer Weisheit von – herrje, stammt sie von Søren Kierkegaard oder Udo Jürgens? Nun, die bedeutsamsten Erkenntnisse fürs Leben füllen selten Wälzer, sie passen in eine Liedstrophe. Wie die, wonach man das Leben womöglich im Rückblick ergründen, aber nur nach vorne gewandt leben könne. Und wie könnten wir Freunde der Kraftfahrt die Verheißungen des Lebens, die vor uns liegen, besser im Sturm erobern als in einem Cabrio?

Wobei sie sich bei Mercedes seit eineinhalb Jahrzehnten mit dem Sturm angelegt haben, um ihm seinen Drang zu nehmen. So zwirbelten die Techniker dem A 207, Vorvorgänger des neuen CLE, als erstem Cabrio den/die/das Aircap auf den Frontscheibenrahmen – einen ausfahrbaren Windabweiser. Dessen Beitrag zur betörenden Wirkung der Gesamterscheinung des neuen CLE Cabrios – es ersetzt das bisherige C- wie das E-Klasse Cabrio – mag man eher geringfügig einschätzen, nicht aber seine Wirkung auf die Bändigung des Sturms. Der ebbt auf eine struwwelige Brise ab, recken sich der Windleitflügel und simultan dazu das Windschott hinter den Rücksitzen empor.

Das doppelte Schottchen

Warum wir bei einem neuen Auto um eine bekannte, wenngleich nun serienmäßig eingebaute Detaillösung gleich zu Anfang so viel Wind machen? Nun, weil es – noch so eine fremde Weisheit – am Ende immer ums Anfangen geht. Daher dürfen wir hier schon vorgreifend anbringen, dass der Windabweiser mitentscheidend sein wird im Vergleich des CLE Cabrios mit dem Vierer.

Den hat BMW zum Frühjahr milde aufgefrischt: neue Polster, Lenkräder, Farben, Leuchtengrafik, so was eben. So nähern wir uns nach Erwähnung der nun serienmäßigen Schaltwippen

Vielleicht, wenn wir nur weiter insistieren, ringt sich BMW doch durch und programmiert ansehnliche Instrumente statt des Geflimmers im Flipper-Stil

und der auf den Touchscreen verlagerten Klimaregelung schon dem Highlight, der – Trommelwirbel, Konfettiregen – gebogenen Digitalinstrument-Tastbildschirmerei auf Systemstatus 8.5. Sagt, Freunde, ist es ein Zeichen vorrückenden Alters, wenn wir auch angesichts des unverändert banalen Instrumentengeflimmers die Zeiten romantisieren, als es nicht eine neue Software, sondern, sagen wir, eine neue Hinterachse, Lenkung, unseretwegen auch nur Dämpferabstimmung zu vermelden und zu testen gab? An Idee und Positionierung des BMW hat sich eh nichts geändert. Auf Dynamik getakelt, ist er als Cabrio eben die, tja, Cabrio-Version des Vierer Coupés. Was wieder banaler klingt, als es schließlich sein wird.

CLE statt C und E

Der CLE sortiert sich dagegen – anders als der CLK und W 207 von 1996 bis 2017 – nicht zwischen C und E, sondern auf dem Format des bisherigen E-Klasse Cabrios ein – in Preis- wie Raumfülle. Er bekommt so ziemlich alles an Technik-, Sicherheits-, Licht- und Assistenzausrüstung sowie -optionen mit, was es in der E Limousine gibt, abgesehen von Luftfederung und Hinterachslenkung. Stattdessen gibt es optional Adaptivdämpfer, mit denen auch der Testwagen flauscht.

Immer dabei sind nun neben dem/der Aircap auch das mummelig gedämmte Akustikverdeck und der Nackenföhn namens Airscarf. Noch was? Ja, der Verdeckkasten klappt auf Knopfdruck elektrisch im Kofferraum herunter, der Hochkant-Touchscreen ändert seine Neigung zur besseren Ablesbarkeit bei Sonneneinstrahlung um bis zu 15 Winkelgrad. Und um bis zu zwölf Grad Celsius soll eine Beschichtung der Ledersitze das

Der Vierer föhnt den Nacken, reicht den Gurt und verräumt das Schott

35,1 Meter

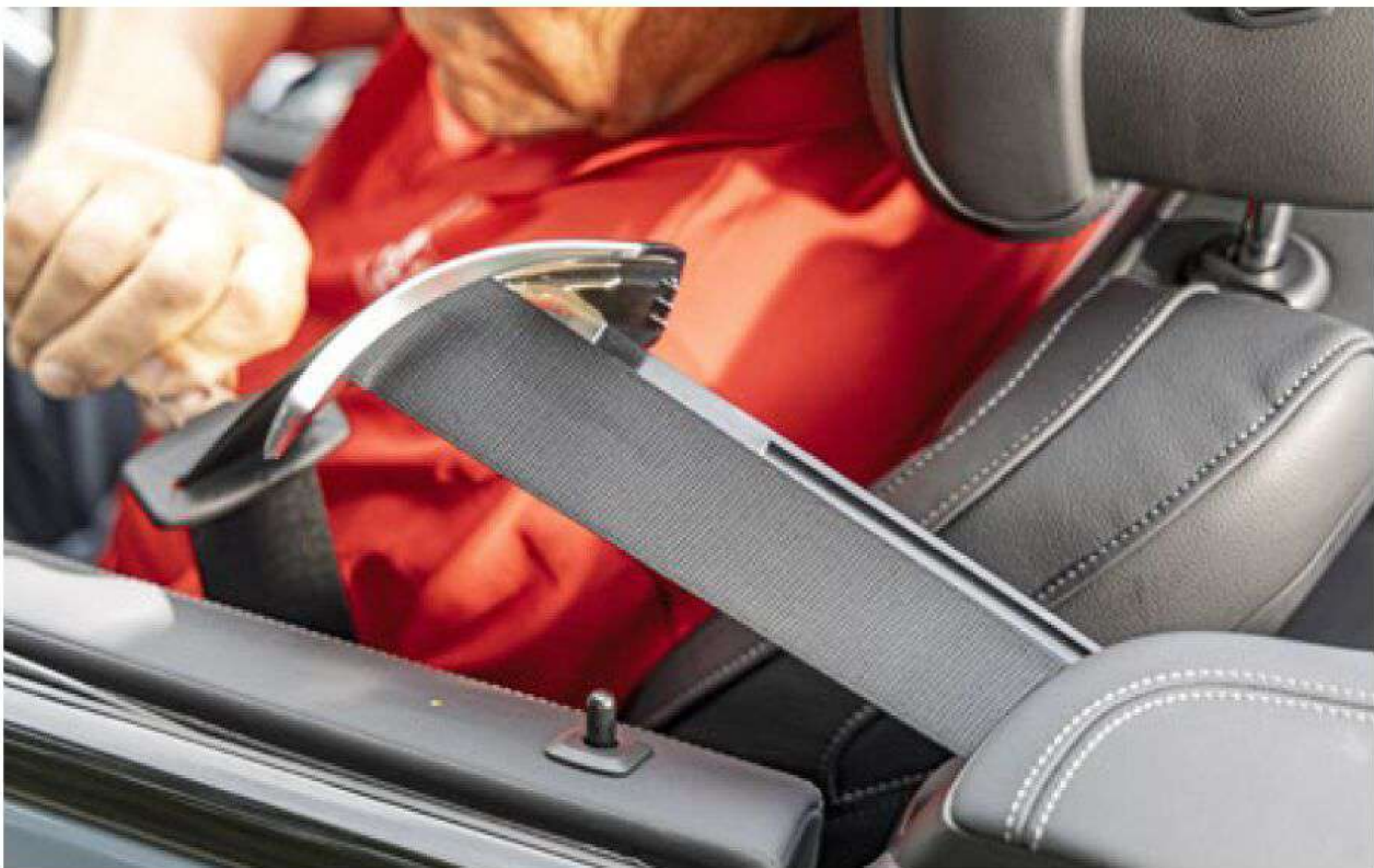
Bremsweg beim 430i mit kalter Bremse aus 100 km/h. Gut. Doch nicht so hervorragend wie beim CLE. Trotz des unpräzisen Pedals steht der 2,9 m eher – da ist der BMW noch 29 km/h schnell

UNTERHALTSKOSTEN UND PREISE

Fahrzeugtyp		BMW 430i xDrive Cabrio M Sportpaket	Mercedes CLE 300 4Matic Cabrio
KOSTEN IN EURO			
Steuer		252,–	226,–
Haftpflicht		455,–	546,–
Teilkasko		504,–	465,–
Vollkasko		1148,–	1320,–
Festkosten/Jahr		1855,–	2092,–
Betriebskosten/100 km		23,10	24,85
Wertverlust/Jahr		10 300,–	10 500,–
GESAMTKOSTEN/KM[1]			
bei 15 000 km/Jahr		1,00/0,31	1,03/0,33
bei 30 000 km/Jahr		0,68/0,27	0,70/0,29
MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN[1]			
bei 15 000 km/Jahr		1251,–/390,–	1288,–/414,–
bei 30 000 km/Jahr		1694,–/686,–	1756,–/732,–
PREISE			
Grundpreis	Euro	73 820,–	76 815,–
Testwagenpreis[2]	Euro	77 320,–	84 164,–

[1] mit/ohne Wertverlust; [2] inklusive fahrdynamischer und komfortrelevanter Extras

TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

Fahrzeugtyp		BMW 430i xDrive Cabrio M Sportpaket	Mercedes CLE 300 4Matic Cabrio
ANTRIEB			
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Nockenwellenantrieb/Aufladung		Steuerkette/Turbo	Steuerkette/Turbo
Lage im Fahrzeug		vorn längs	vorn längs
Hubraum	cm^3	1998	1999
Bohrung x Hub	mm	82,0 x 94,6	83,0 x 92,4
Leistung	kW (PS) bei 1/min	180 (245) bei 4500	190 (258) bei 5800
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	400 bei 1600	400 bei 2000
spezifische Leistung	kW/l (PS/l)	90,1 (122,6)	95,0 (129,1)
Ölinhalt Motor	l	5,7	6,5
Leistung/Drehmoment E-Motor	kW/Nm	–	17/200
Kraftübertragung		Allradantrieb	Allradantrieb
Getriebe		Achtgangautomatik	Neungangautomatik
FAHRWERK			
Radaufhängung	vorn	Querlenker MacPherson	Mehrlenker Schraubenfedern
	hinten	Mehrlenker Schraubenfedern	Mehrlenker Schraubenfedern
Bremsen	vorn	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
	hinten	innenbelüftete Scheiben	innenbelüftete Scheiben
Testwagenbereifung	vorn	225/40 R 19 Y	245/40 R 19 Y
	hinten	255/35 R 19 Y	275/35 R 19 Y
Reifentyp		Michelin Pilot Sport 4S	Pirelli P Zero
KAROSSERIE			
Länge x Breite (mit Spiegeln) x Höhe	mm	4768 x 1852 (2081) x 1391	4850 x 1861 (2042) x 1423
Radstand	mm	2851	2865
Sitzplätze		4	4
Dachlast/Stützlast	kg	–/75	–/75
Anhängelast/gebremst	kg	750/1800	750/1800
Gepäckraum	l	385	385
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2260	2420
Tankinhalt	l	59	66
VERBRAUCH/CO_2			
WLTP-Verbrauch gesamt	l/100 km	7,9 Super	7,7 Super Plus
CO_2-Ausstoß nach WLTP	g/km	181	173
FAHRLEISTUNGEN			
0–100 km/h	s	6,3	6,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250

Aus dem Fond wird keiner geweht – nicht weil es da nicht stürmte, sondern weil Erwachsene klemmig drinsitzen

Als Cabrio eröffnet er keine neue Dimension der Dynamik

Aufheizen der Polster mindern, indem sie Nah-Infrarotwellen der Sonne reflektiert. Na denn.

Als erheblicher nämlich im Vergleich zu den Neuerungen erweist sich die Weiterentwicklung des Vorhandenen, welches den CLE zu einem der entspanntesten und gewiss dem viersitzigsten aller Cabrios erhebt. Das beginnt mit einem Platzangebot, ausreichend groß auch auf der breiten Rückbank, um Erwachsene zu beherbergen – wenngleich die für das Hineinklettern in den Fond eine gewisse körperliche Fitness unter Beweis zu stellen haben. Doch dann reist es sich dort viel ungedrängter als im Vierer. Der gestaltet den Einstieg noch etwas herausfordernder und die Rückbank so schmal, dass wir jenen zwei Passagieren da hinten zu einer gesteigerten Kontaktfreudigkeit raten.

Auch Pilot und Co bringt der CLE ungedrängter unter – wobei auch da die reinen, kaum differenzierenden Maße den Unterschied ergeben. Der Mercedes integriert die vorn Sitzenden hinter dem hohen Scheibenrahmen geborgener, trotz der niedrigeren Position der bequemeren, haltinnigeren Sitze des BMW. Der verfügt, wir hatten es glatt vergessen zu erwähnen, im Cockpit nun über neue Verstellhebel für die Lüftungsdüsen, die eine Strömungsrichtungsänderung erleichtern sollen. Wobei die zwei Wagen bei der Bedienung eben die Systematik ihres Hauses pflegen. In beiden Fällen lässt sich die Bedienfülle mit Sprach- und Taststeuerung beherrschen. Wobei im BMW kleinteilige Touchscreen-Einblendungen stören, im Mercedes diese ewig fitzeligen Tastflächen auf dem Lenkrad.

auto motor sport -MESSWERTE

Fahrzeugtyp		BMW 430i xDrive Cabrio M Sportpaket	Mercedes CLE 300 4Matic Cabrio
KAROSSERIE			
Innenbreite vorn/hinten	mm	1500/1190	1490/1300
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1030/885	1000/900
Sitztiefe vorn/hinten	mm	510/480	520/460
Normsitzraum	mm	660	640
Sitzhöhe über Fahrbahn	mm	445	470
Ladekantenhöhe	mm	665	730
Leergewicht/Zuladung	kg	1811/449	1964/456
Gewichtsverteilung vorn/hinten	%	49,4/50,6	52,5/47,5
Wendekreis links/rechts	m	12,2/12,1	11,6/11,7
VERBRAUCH/REICHWEITE/CO_2			
Testverbrauch	l/100 km	8,7	8,9
ams-Eco/-Pendler/-Sport (15/70/15 %)		6,4/8,8/10,4	6,6/9,0/10,5
CO_2-Ausstoß nach Testverbrauch	g/km	202	207
CO_2-Ausstoß nach Eco-Verbrauch	g/km	149	154
Reichweite nach Testverbrauch	km	678	741
FAHRLEISTUNGEN			
Beschleunigung	s		
0 – 30 km/h		0,9	1,2
0 – 50 km/h		2,0	2,3
0 – 80 km/h		4,1	4,6
0 – 100 km/h		6,0	6,7
0 – 120 km/h		8,5	9,3
0 – 130 km/h		9,9	11,1
0 – 140 km/h		11,5	12,9
0 – 160 km/h		15,5	17,3
0 – 180 km/h		20,4	23,3
0 – 200 km/h		27,5	30,9
0 – 400 m		14,3	14,8
Zwischenspurt	s		
60 – 100 km/h		3,4	3,7
80 – 120 km/h		4,4	4,7
FAHRWIDERSTAND			
Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	31 (42)	34 (46)
BREMSWEGE			
100 – 0 km/h kalt	m	35,1	32,2
100 – 0 km/h warm	m	34,0	32,2
INNENGERÄUSCHE			
bei 80 km/h	dB(A)	64	64
bei 100 km/h	dB(A)	66	66
bei 130 km/h	dB(A)	70	69
bei 160 km/h	dB(A)	73	73
bei 180 km/h	dB(A)	75	76
FAHRVERSUCHE			
Slalom 18 m	km/h	68,5	66,2
doppelter Spurwechsel	km/h	138,0	129,8

FAHRDYNAMIKBEWERTUNG		BMW					Mercedes				
			◄	ø	►			◄	ø	►	
Lenkpräzision	indirekt/direkt				●					●	
Balance	unter-/übersteuernd				●				●		
ESP-Regelung	konservativ/sportlich			●					●		
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll			●				●			
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich				●				●		

6,7 Sekunden

genügen dem Mercedes CLE 300 für den Spurt von 0 auf 100 km/h. Flott. Aber nicht so flott wie der 13 PS schwächere, aber 153 kg leichtere BMW 430i: Der erledigt das in 6,0 Sekunden

Open Ehr'

Doch nun an die Tasten fürs Dachballett, das der BMW zwei Sekunden schneller durchchoreografiert – also in 18 statt 20 Sekunden. Der Mercedes vollführt es dagegen unterwegs bis 60 km/h, der 430i bis 50. Geschlossen übrigens hört sich der noch ver-

Vielleicht, wenn wir weiter insistieren ..., echt, Mercedes: Die Lenkradtastflächen sind Murks. Sonnige Grüße an den neigungsvariablen Touchscreen!

Man muss arg schlotterig drauf sein, um auch noch den Nackenföhn zu aktivieren. Aircap und zwei Windschotts fangen fast alles vom Fahrwind vor den Vordersitzen ab. Wem das noch zu viel ist, der kauft wohl besser das Coupé

Als Cabrio eröffnet er eine neue Dimension an Genuss

Ja, er fordert eine gewisse Ungezwungenheit in Eleganzfragen, aber der Windabweiser funktioniert ebenso wie das Heckschott einfach brillant

windungsfestere Mercedes leiser an, zischelt der Wind flüsteriger am Verdeck. Offen jedoch dringt der etwas ordinäre Klang des Vierzylinder-Benziners vorlaut aus den Katakomben des Maschinenraums. Nein, trotz Turboaufladung mit Flutenverbindung (alle außer Mercedes nennen es Twin-Scroll), zweistufiger Ventilhubschaltung und einem 48-Volt-Hybrid mit 17 kW/200 Nm Boost zählt der Zweiliter nicht zu den Gründen, weswegen man einen CLE kaufen sollte.

Dazu legt er trotz Elektro-Stütze zu trödelig los, und selbst die sonst so treffsichere Automatik wandlert etwas bräsig durch ihre neun Stufen. Mögen die Fahrleistungen durchaus drangvoll erscheinen, für ihre uninspirierte Inszenierung liegt der Testverbrauch von 8,9 l/100 km zu hoch.

Mit 8,7 l/100 km zapft sich der 430i kaum weniger aus dem Tank, doch dafür geht es eilfertiger voran, wenn die Automatik schlagfertig durch ihre acht Stufen schaltet. Der Allradstrang bringt die Rasanz des Antriebs gripfest auf die Straße, und das Fahrwerk geht das Tempo locker mit. Ja, dabei verschiebt es die Dynamik schon mal in Hektik, was an der sehr präzisen, aber geradezu überstürzt ansprechenden Lenkung liegt.

Mit dem grundstraffen adaptiven M Sportfahrwerk rumpelt der Vierer selbst im Comfort-Modus arg ungalant über Unebenheiten, und wer hinten sitzt, auf die/den trommeln nicht

nur dauernd Rempeleien ein; dazu zieht einem der orkanige Fahrwind die Dauerwelle glatt/den Schnauzer bis an die Ohren. Sicher, das ahnt man alles vorher, denn das Vierer Cabrio ist eben das Cabrio des Vierer. Aber es eröffnet dem Cabriofahren keinen neuen Horizont.

Einzigartiges Vier-Gefühl

Der Mercedes dagegen weitet den Horizont des Cabrio-Vergnügens auf den Fond aus. In eigentlich allen anderen Cabrios ist Hintensitzen fünf Minuten lang grandios, dann nur noch heiter, bald zugig, schließlich vor allem: doof. Nicht so im CLE, bei dem einem selbst auf der Autobahn bei Tempo 160 hinten der Wind nur etwas inniger durchs Haar kräuselt. Auch für jene, die vorn sitzen, ist es doch netter zu wissen, dass jene im Fond nachher am Restaurant nicht windzerzaust aussteigen werden.

Zur beflissenen Gediegenheit im Umgang mit den Passagieren trägt die Fahrwerksabstimmung ebenso bei. Im Comfort-Modus federt der CLE sanft an, flauscht auch über schrumpelige Asphaltscharten. Wobei er dabei hinter langen Wellen leicht ins Nachschwingen gerät. Daher mag es bei weniger seefesten Passagieren geraten sein, in den strafferen, noch lange nicht harschen Sport-Modus zu wechseln. Dann gelangt auch das Handling, zuvor vor allem besonnener Sicherheit zugewandt, zu einer geschmeidigen Dynamik. Allerdings erlangt die nicht ganz jene Brillanz, wie sie die E-Klasse vollzieht. Als Cabrio lenkt der CLE mit minimal getrübter Präzision, vernuschelt etwas an Rückmeldung. Doch passt dieses Set-up schon bestens zu einem offenen Reisewagen.

Einem offenen Reisewagen für vier statt nur für zwei, was der Grund ist, weswegen der CLE in der Bewertung von Handling/Fahrspaß zwei Punkte mehr bekommt als der Vierer trotz dessen agileren Handlings. Der holt sich die Punkte mit seinen viel eiligeren Geschwindigkeiten bei Slalom und Spurwechsel wieder zurück.

1190 mm

breit ist der Fond im Vierer Cabrio. Schmal? Oh ja, der Mercedes setzt Fondpassagiere mit 110 mm mehr Raum an die frische Luft

Beim BMW muss der Verdeckkasten von Hand heruntergeklappt werden, sonst öffnet das Verdeck nicht

Mercedes CLE 300
1. Gesamtwertung: 559 Punkte
Eigenschafts-Sieger

BMW 430i
2. Gesamtwertung: 554 Punkte

Das Dachballett: von außen per Schlüssel, von innen per Taste, beim Fahren (CLE bis 60 km/h; Vierer bis 50), in 18 (BMW) und 20 s (Benz)

Gleiches Prinzip beim Mercedes, wobei der Kasten – wie im Bild – auf Knopfdruck elektrisch runterklappt

Damit stellen wir fest, dass Freunde der BMW-Dynamik wie jene der souveränen Mercedes-Reise jeweils auf ihre Kosten kommen. An solchen herrscht ja ohnehin kein Mangel. So liegen die Testwagenpreise, in die wir jene eingebauten Extras einberechnen, die sich auf Komfort und Fahrverhalten auswirken, bei gut 77000 Euro für den Vierer und über 84000 für den CLE. Der auch im Unterhalt intensivere Mercedes gewinnt dennoch, da er bei ihm noch stärker weht – der Sturm der Begeisterung.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Achim Hartmann

auto motor sport -PUNKTEWERTUNG

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	1 Mercedes CLE 300 4Matic	2 BMW 430i xDrive
KAROSSERIE			
Raumangebot	(30)	11	11
Kofferraum	(15)	5	5
Zuladung	(10)	5	5
Variabilität/Funktionalität	(20)	7	4
Instrumente/Anzeige	(30)	24	22
Bedienung Fahrzeugfunktionen	(20)	13	13
Anhängelast	(5)	3	3
Rundumsicht	(10)	3	3
Qualitätsanmutung	(10)	8	7
SUMME	**(150)**	**79**	**73**
SICHERHEIT			
Sicherheitsausstattung/-assistenz	(30)	16	14
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(10)	2	3
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(15)	13	12
Fahrstabilität auf der Straße	(15)	12	12
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6	6
Licht	(15)	15	15
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	17	11
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	13	10
Pedalgefühl	(10)	5	7
SUMME	**(150)**	**99**	**90**
KOMFORT			
Federungskomfort	(25)	17	14
Sitze vorn	(15)	11	13
Sitze hinten	(10)	4	2
Infotainment: Inhalte/Darstellungsqualität	(10)	8	7
Infotainment: Bedienung	(10)	7	8
Komfort-Assistenzsysteme	(10)	10	8
Klimatisierung	(10)	8	8
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4	3
Geräuscheindruck	(5)	4	3
SUMME	**(100)**	**73**	**66**
ANTRIEB			
Laufkultur	(20)	10	11
Durchzugskraft	(20)	14	14
Leistungsentfaltung	(30)	14	16
Schaltung/Getriebeabstufung	(20)	14	16
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	9	10
Zwischenbeschleunigung	(10)	7	7
Reichweite	(20)	12	10
Dauer Energiezufuhr	(15)	15	15
SUMME	**(150)**	**95**	**99**
FAHRVERHALTEN			
Handling/Fahrspaß	(30)	23	21
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	10	12
Regelintensität Stabilitätsprogramme	(20)	15	15
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	5	5
Lenkung	(30)	23	23
Wendekreis	(10)	2	1
Traktion/Wintertauglichkeit	(15)	13	13
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	8	7
SUMME	**(150)**	**99**	**97**
Eigenschaftswertung	**(700)**	**445**	**425**
UMWELT			
CO_2-Emission Testverbrauch	(50)	15	16
CO_2-Emission Eco-Verbrauch	(25)	6	6
CO_2-Emission Fertigungsprozess	(15)	7	7
Recyclingquote Materialien	(15)	8	9
CO_2-Emission Transportwege	(5)	5	5
Ölwechselmenge auf 100 000 km	(10)	4	7
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	10	13
Reifenverschleiß	(10)	5	6
Umweltwertung	**(150)**	**60**	**69**
KOSTEN			
Testwagenpreis	(50)	13	15
Serienausstattung	(10)	6	3
Optionsmöglichkeiten	(10)	6	6
Wiederverkaufschancen	(10)	8	7
Festkosten für 5 Jahre	(20)	4	7
Wartung/Reparaturen auf 100 000 km	(15)	6	7
Energiekosten auf 100 000 km	(30)	11	14
Garantie	(5)	0	1
Kostenwertung	**(150)**	**54**	**60**
Gesamtwertung	**(1000)**	**559**	**554**

Bei gleicher Punktzahl fürs Raumangebot bringt der alltagsgeschicktere CLE die Fondpassagiere wegen der breiteren Bank bequemer unter. Die Funktionsfülle sorgt für kleine Bedienumstände.

Mit noch umfassenderer Sicherheits- und Assistenzausstattung und noch energischeren, aber schlecht dosierbaren Bremsen zieht der Mercedes am BMW vorbei. Fehlsichtige Tempolimiterkennung.

Sein rempeliges Federn gleicht der Vierer zum Teil mit haltintensiveren Sitzen aus. Im Fond sitzen Passagiere aber nur im CLE bequem. Ihn überströmt der Wind leiser, er federt weicher, wankt dabei deutlich.

Och, um die 250 PS stellt man sich dann doch mitreißender vor. Im BMW geht es vehementer und klangvoller voran als im Mercedes. Der legt träger los, verbraucht dennoch mehr.

Ginge es rein um Dynamik, läge der auf Agilität getrimmte Vierer beim Fahrspaß vorn. Doch der CLE bewegt sich harmonischer, nur in ihm können vier tatsächlich offen fahren.

Sein um 0,2 l/100 km höherer Testverbrauch und der Mehrbedarf an Öl beim Wechsel kosten den CLE 300 viele Punkte. Mercedes baut ihn in Bremen, BMW den Vierer in Dingolfing.

Nun wird es doch noch knapp mit dem Sieg. Denn der noch intensivere Preis, die noch geizigere Garantie und höhere Kraftstoffkosten werfen den CLE hier klar hinter den Vierer.

Alpina XB7

Sieben Sitzplätze, über zwei Kubikmeter Laderaum, 621 PS und 800 Nm – klingt reizvoll? Bitte weiterlesen. Test.

Zu den unangenehmen Wahrheiten über den Alpina XB7 zählt jene, wonach er mit seinem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,3 Tonnen grundsätzlich nicht auf Bürgersteigen parken darf – ein Schicksal, das er mit weiteren Groß-SUV mit und ohne E-Antrieb teilt. Eine weitere: der Testverbrauch von 15,1 Litern Super Plus je 100 km.

Nachdem wir das nun abgehakt hätten, können wir uns den positiveren Aspekten des XB7-Fahrens zuwenden. Dem grandiosen Langstreckenkomfort etwa, den dieser große Wagen, ganz seiner Alpina-Tradition entsprechend, bietet. Trotz der optionalen 23-Zoll-Mischbereifung walkt er mit seiner Luftfederung, den adaptiven Dämpfern und der aktiven Wankstabilisierung ziemlich ungerührt über so gut wie alles hinweg, was ihm so in den Weg kommt.

Mit diskreter Gewalt

Nun wäre es selbst von BMW- und Alpina-Ingenieuren zu viel verlangt, das Zweite Newton'sche Gesetz vollständig außer Kraft zu setzen. Also gilt auch beim XB7: Kraft ist Masse mal Beschleunigung.

Die nicht unbeträchtlichen Kraftanstrengungen, die das Hightech-Fahrwerk vollbringen muss, um die 2691 Kilogramm des Wagens im Zaum zu halten, bleiben dem sensiblen Fahrer demnach nicht ganz verborgen. Doch ein leichtes Wippen nach einer Bodenwelle hier, das etwas strengere Nachlenken dort und der Hauch von Nachwanken in Wechselkurven ändern wenig an der extrem souveränen Art, mit welcher der XB7 seine Transportaufträge abhakt. Dabei scheint ihm ziemlich egal, ob er sieben Personen über eine schnelle Autobahnetappe trägt oder allein mit dem Fahrer einsame Landstraßen niederbügelt. Wobei ihm das Erstere etwas besser liegt.

Immer präsent: der 4,4-Liter-Achtzylinder aus der S63-Familie mit Doppelturbo im Zylinder-V und dem 48-Volt-Startergenerator im Automatikgetriebe. Er glänzt mit einer so harmonischen Kraftentfaltung, dass die rohe Gewalt von 800 Newtonmetern ab 1800 Umdrehungen recht diskret im Hintergrund bleibt. Und die Gangwechsel der ZF-Achtgangbox vollziehen sich derart geschmeidig, dass es ebenso zwölf oder auch nur zwei Gänge sein könnten.

Was gibt es noch zum Grundpreis von 180 500 Euro? Unter anderem ein sehr fein verarbeitetes Interieur mit anschmiegsamem Leder und seit der Modellpflege des BMW X7 mit dem großen Curved Display. Ein wenig wirkt der riesige Bildschirm hier so, als habe man im noblen Salon einen großen Fernseher aufgebaut. Doch das muss ja nicht negativ sein.

Text: Heinrich Lingner
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Der 4,4-Liter-V8 kommt mit 621 PS und 48-Volt-Netz. Die exzellenten Multifunktionssitze vorn gibt's für 800 Euro extra, für die 23-Zoll-Mischbereifung sind 3980 Euro fällig

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie
Siebensitziger SUV, L x B x H 5178 x 2000 x 1835 mm, Radstand 3105 mm, Kofferraum 750–2120 l, Leergew./Zuladung 2691/664 kg.

Fahrwerk
Doppelquerlenker/Luftfedern vorn, Mehrlenker/Luftfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 285/35 R 23, hinten 325/30 R 23.

Kraftübertragung
Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

Motor
Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader, Hubraum 4395 cm^3, Leistung 457 kW (621 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 800 Nm bei 1800/min.

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit .... 290 km/h
Beschleunigung
0 – 100 km/h .... 4,1 s
0 – 130 km/h .... 6,4 s
0 – 160 km/h .... 9,2 s
0 – 200 km/h .... 14,7 s
0 – 240 km/h .... 23,4 s

Bremsweg
aus 100 km/h kalt .... 32,5 m

Verbrauch
Testverbrauch .... SP 15,1 l/100 km

Grundpreis
BMW Alpina XB7 .... 180 500 Euro

BEWERTUNG ★★★★☆

Gewaltiger Achtzylinder-Turbo, komfortables Fahrwerk und riesiges Raumangebot: Am XB7 passt schon vieles zusammen. Den hohen Ressourcenverbrauch muss man dennoch erwähnen.

Fiat 600e

Der witzige Fiat 500 Elektro fand viele Fans. Mit dem 600e folgt nun der zweite Streich. Mit Erfolg? Mal sehen. Test.

Was wäre Fiat wohl ohne den Panda und seinen kultigen 500er? Bei aller Liebe, aber die Firma wäre wohl am Ende. Tipo und 500X sind nun wirklich keine Hoffnungsträger, und letztlich bliebe den Italienern nur der Ducato. Er erfreut sich bei den Wohnmobilbauern großer Zuneigung (und ist aktuell der meistverkaufte Fiat).

Aber sie bleiben tapfer dran und setzen nun auf all jene Cinquecento-Besitzer, die gerne zwei Fondtüren und etwas mehr Luft um sich hätten und naturalmente in den neuen 600 investieren. Wahlweise in einen Hybrid oder in die hier getestete Variante mit 115 kW starkem Elektromotor unter der knuffigen Haube und einem übersichtlichen Energievorrat von 51 kWh zwischen den Achsen.

Retro-Look und effizient

Wie viel 500er-Spirit im Seicento steckt? Sollte jeder für sich selbst ergründen. Gentechnisch ist der 4,17 Meter lange Fiat jedenfalls stark mit einem Opel Corsa oder Jeep Avenger verknüpft; und das ist gewiss kein Fehler. Mit einer Sprintzeit von 8,9 Sekunden auf 100 km/h erweist sich der 600e schon mal nicht als Wanderdüne. Zudem verlangt seine E-Maschine mit einem Testverbrauch von 17,9 kWh/100 km wenig Energie. Bei gemächlicher Fahrweise kommt der 600e also locker 350 Kilometer weit. Sehr gut.

Zumal wir ohnehin einen verhaltenen Fahrstil empfehlen. Der Fiat federt und dämpft komfortbetont, lenkt sachte ein, schaukelt dezent und kratzt aus Kehren heraus schon mal aufgeregt mit seinen Vorderrädern. Das ist schon okay. Fast 38 Meter Bremsweg aus 100 km/h und ein diffuses Bremsgefühl dagegen überhaupt nicht. Besser: die Ladeleistung von 100 kW, die sich im Test auch bestätigt. Rund 30 Minuten sollten für den üblichen 10-auf-80-Prozent-Zyklus ausreichen.

Einige Zentimeter über den Zellen verschraubt Fiat kurze Sitze, aber auch ein hübsches Dashboard samt runder Hutze über den gut ablesbaren Instrumenten sowie eine übersichtliche Bedienleiste für die Klimaautomatik. Enttäuschend dagegen der karge Fond sowie das Ladeabteil. Keine Türfächer, keine Luftausströmer, kein Unterbodenfach für Lade-Equipment, dafür reichlich harte Materialien – schade. Fasst man jetzt noch den Basispreis der E-Variante ins Auge, verliert der Crossover noch mehr an Reiz. Dass Fiat für seinen 500e lediglich 1500 Euro weniger verlangt, verwundert zwar, tröstet aber wenig. Und jetzt? In jedem Fall die Bremse checken, die Lenkung präzisieren und runter mit dem Preis!

Text: Michael von Maydell
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Entsprechend dem Label „Red" finden sich innen rote Stickereien und Kunststoffelemente. Die Gangwahl klappt mittels großer Tasten supereasy. Gut: 360 Liter Ladevolumen

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie
Fünfsitziger SUV, L x B x H 4171 x 1781 x 1523 mm, Radstand 2562 mm, Kofferraum 360–1231 l, Leergew./Zuladung 1532/493 kg.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 215/65 R 16.

Kraftübertragung
Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor
Permanenterregter Synchron-Elektromotor, max. Leistung 115 kW (156 PS), max. Drehmoment 260 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Kapazität brutto/netto 54/51 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	6,4 s
0 – 100 km/h	8,9 s
0 – 120 km/h	12,3 s
0 – 140 km/h	16,7 s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	37,6 m

Verbrauch

ams-Eco	15,7 kWh/100 km
Testverbrauch	17,9 kWh/100 km
Reichweite Eco/Test	363/318 km

Grundpreis

Fiat 600e Red	36 490 Euro

BEWERTUNG ★★★☆☆

■ Solider Komfort, hohe Reichweite und genug Platz für das City-Leben – als charmanter Zweitwagen im Stadtverkehr ist der 600 ideal. Preis, Materialqualität und Bremse überzeugen aber nicht.

Citroën C4 PureTech 100

Man mag es nicht gleich vermuten, aber der C4 in Basisversion ist einer der großen Helden 2024. Warum? Test!

Die besten Ideen sind selten neu, sie geraten nur eine Zeit lang außer Mode. Wie die Sache mit dem Bauern, den Eiern und der Ente. Also dem 2CV, der so gut federn sollte, dass der Bauer mit einem Korb voll Eier über eine rumpelige französische Landstraße …, genau, die Legende der Ente, die vor 75 Jahren als einäugiger Prototyp TPV startete. Und die nun eine Art Restart erlebt, seit Citroën am 15. September 2023 per Pressemitteilung kundgetan hat, wieder Autos anzubieten, die so erschwinglich sind wie einst der 2CV. In Ermangelung eines neuen Döschewo senkten die Franzosen die Preise für alle Modelle. Am zweitstärksten beim C4, den es in der Basis für 19 565 Euro, aktuell gar schon für 17 390 Euro gibt.

So wird der C4 dreieinhalb Jahre nach seinem Start zu unserem ungeheimen, unübertreffbaren Tipp für alle, die ein vollwertiges, komfortables, solides, erschwingliches, fesch motorisiertes, geräumiges und etwas extravagantes Familienauto suchen.

Ente gut, alles gut

Wobei sich die Extravaganz des C4 auf die äußere Stilistik beschränkt. Die sachte Emporgehobenheit des Kompakten verschafft allen Passagieren bequemen Einstieg und Pilot und Co eine leicht erhabene Aussicht auf Straße und Cockpit. Da der C4 das Standard-Bedienkonzept von Stellantis nutzt – dürr bezifferte Digitalinstrumente und ein nachvollziehbar sortiertes Touchscreen-Infotainment –, gelingt der Umgang für Citroën-Neulinge ohne Erschwernisse. Und für Kenner der Marke ohne – womöglich erhoffte – neue Herausforderungen.

Im Fond (75 cm Normsitzraum) bringt der C4 zwei, drei Passagiere in ungezwängter Raumfülle unter und im Kofferraum eine Urlaubsladung Gepäck. Noch opulenter: der Komfort. Denn der C4 gibt sich keinen unerfüllbaren Dynamikfantastereien hin. Stattdessen fährt er sicher, aber mit diskreter Zurückhaltung bei Präzision, Direktheit und Rückmeldung in der Lenkung. Stoßdämpfer mit hydraulischen Anschlägen und die weiche, noch lange nicht gautschige Federung sorgen für eine beflissene Entspanntheit, in die nur bisweilen der Fahrwind zischelt oder das Laufgeräusch des Dreizylinder-Turbobenziners trommelt. Der treibt den C4 sparsam (Eco-Runde: 5,3 l/100 km) und nach kurzem Anfahrzaudern so emsig voran, dass genau nie der Eindruck entsteht, es brauche einen stärkeren Motor. Überhaupt braucht es als Erst- und Einzigauto nicht mehr als den Basis-C4. Womit der Test einen Schluss findet, der schon immer eine gute Idee war: ein Happy Ent'.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Rossen Gargolov

Schau an: Radkappen! Hatten wir lange nicht mehr bei einem Testwagen. Wie auch das Gefühl, ein schlau ausgestattetes Auto zu fahren, das mehr wert ist, als es kostet, mit so viel Platz und Komfort

DATEN UND MESSWERTE

Karosserie
Fünfsitzige Limousine, L x B x H 4355 x 1800 x 1525 mm, Radstand 2670 mm, Kofferraum 380–1250 l, Leergew./Zuladung 1228/462 kg.

Fahrwerk
Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 195/60 R 18.

Kraftübertragung
Vorderradantrieb, Sechsganggetriebe.

Motor
Dreizylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1199 cm³, Leistung 74 kW (101 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 205 Nm bei 1750/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit	184 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	7,7 s
0 – 100 km/h	11,7 s
0 – 130 km/h	20,1 s
0 – 160 km/h	36,4 s

Bremsweg
aus 100 km/h kalt ... 35,0 m

Verbrauch
Testverbrauch ... S 6,4 l/100 km

Grundpreis
Citroën C4 PureTech 100 You ... 19 565 Euro

BEWERTUNG ★★★★☆

Viel Platz und Komfort, solide Verarbeitung, relevante Ausstattung, emsiger, effizienter Antrieb: Der C4 – nicht übertechnisiert und überteuert – ist besonders und besonders empfehlenswert.

automarkt

Hier finden Sie Ihr Traumauto!

3 TOP-ANGEBOTE

Rapide S, 2017, Quantum Silver, 560 PS, 118.500 km, AM-Scheckheft, dt. Fzg. mit Garantie!, Vollausstattung, Topzustand, 85.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

MF4-S, EZ 10/2012, nur 14500 km, 1. Hd., 420 PS, braun-met., Leder braun, 7-Gang DKG, 20" Alu, Liftsystem ! Rückfahrkamera, Navigation, Klima, unfallfrei, neuwertiger Zustand, 215.000,- €. Tel. 0171/7867222

1996 DeTomaso Guará Spyder, einer von nur 4 ! V8 Mittelmotor, erst 7.512 km, dt. Papiere, € 187.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

und weitere 82 Kleinanzeigen mit Premium-Angeboten auf 7 Seiten

Angebote

AUTOMÄRKTE

So verkaufen Sie Ihr Auto

Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, finden und kaufen

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Aston Martin

Rapide S, 2017, Quantum Silver, 560 PS, 118.500 km, AM-Scheckheft, dt. Fzg. mit Garantie!, Vollausstattung, Topzustand, 85.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61955

1963/65 Aston Martin DB5 Coupé, Linkslenker, für Sammlung gesucht… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

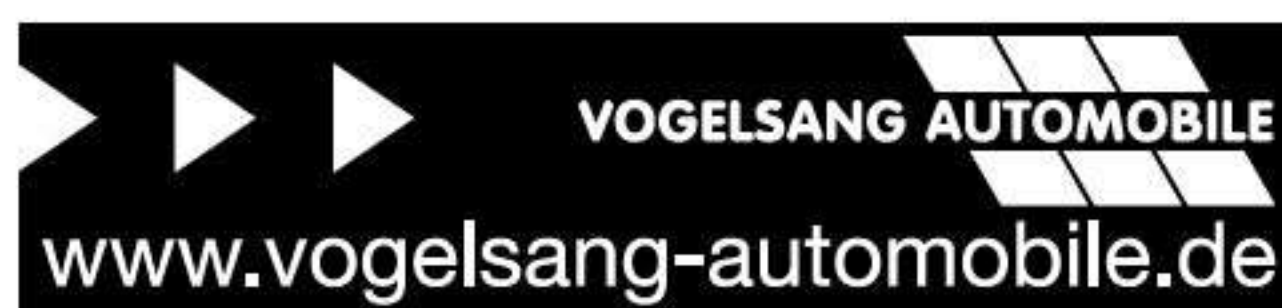
Bentley

Bentley Mark VI James Young, Bj. 1951, einer von wenigen jemals gebauten Fahrzeugen... voll restauriert, Leder, Schaltgetriebe, Rechtslenker. 99000 Meilen. Historie und Bilder auf Anfrage. VB 115.000,- €. Sönke Stepper, Tel. 0176/23594785

Inflationsschutzpaket, Tel. 0171/5173837

BMW

1980/99 BMW M-Modelle, Klassiker mit geringer Originallaufleistung und Historie ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

VOGELSANG AUTOMOBILE
www.vogelsang-automobile.de

BMW Z8 Alpina - kein RE-Import aus Übersee, wenig km – haben Sie Ihn? Ich suche danach. Mail: Z8@kraemer-it.de

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

XB7, neues Modell 2024, Vollausst. neu, Tageszul. 01/2024, 23 Zoll, von Privat, nur 164.000,- €. PLZ 24217 Tel. 0152/29362733

Wiesmann

MF4-S, EZ 10/2012, nur 14500 km, 1. Hd., 420 PS, braun-met., Leder braun, 7-Gang DKG, 20“ Alu, Liftsystem ! Rückfahrkamera, Navigation, Klima, unfallfrei, neuwertiger Zustand, 215.000,- €. Tel. 0171/7867222

Bugatti

1935 Bugatti Type 46 S, seltenes Kompressor-Cabriolet, aufwändige Vollrestauration. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Citroën

1970 Citroen DSuper Découvrable, Chapron, 4-tür. Cabrio, nur 2 Ex. gebaut! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000 H

De Tomaso

1996 DeTomaso Guará Spyder, einer von nur 4 ! V8 Mittelmotor, erst 7.512 km, dt. Papiere, € 187.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Ferrari

Wir kaufen Ihren Ferrari
Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de
www.auto-marquardt.de

Seriöser Ankauf Ihres Sportwagens. Zeisberg Corse GmbH, Tel. 07721/63344, r.zeisberg@auto-zeisberg.de H

1989 Ferrari Testarossa, 1.Hand, erst 41.357 km, dt. Erstzulassung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

Ferrari 296 GTS, Quote oder Fahrzeug, noch frei konfigurierbar abzugeben. Auslieferung 2025/2026. Info unter Tel. 0175/4150649

Ferrari Ankauf, neu und gebraucht ! Unkomplizierte seriöse Abwicklung. Tel. 0172/4310800 H

1968 Ferrari 275 GTB /4, technisch und optisch 1A, sofort einsatzbereit. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ford

Mustang GT Premium 4.6 Cabrio, WERTANLAGE - Limitierte Sonderedition California Special - original und unverbastelt, gepflegter und unfallfreier Erstbesitz, Drittfzg., Saisonkennzeichen, Garagenfzg., TÜV, AU, Öl u. Filter neu, Vollausstattung (2009), außer Sitzheizung (nachrüstbar), kaum Gebrauchsspuren, Nichtraucher, keine Tiere, nur Super+, 99982 km, V8 mit 224 kW (305 PS), schwarz, Klima, Zubehör, 29.990,- €. 16727 Oberkrämer OT Schwante, Tel. 0160/7429311

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61920

ISO

Iso Rivolta Lele, Coupé, Automatik, Bj. 4/71, schwarz, Leder rot, 5,7 ltr., V 8, keine Durchrostungen, Renovierungsarbeiten notwendig, 29.500,- €. Classic Cars GmbH, Lise-Meitner-Str. 9, 25746 Heide, Tel. 0172/4310800 H

Jaguar

E-Type S 1 4.2 Roadster/1965, grey-met. dt. High-Tech-Restauration, Gestehungskosten 250.000,- €, H-Kennz., VK 139.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61956

S-Type s-type R, 115000 km, 316 kW (430 PS), schwarz, Klima, VB 35.000,- €. 79189 Bad Krozingen, Tel. 07633/8086886
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61911

1965 Jaguar E-Type S1, 4.2 OTS, Roadster, gunmetal-grey, vollrestauriert. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

E-Type, Serie I Coupé, Bj. 64, 3,8 ltr., 269 PS, Lynx-Rest., Leder beige, Alu-Motorhaube, Getrag-Getriebe, innenbelüftete Bremsen, Alu-Ku hler u.v.m. DE + AU KFZ-Brief, € 137.000,-. Tel. 0171/5173837

Arden

Suche alle Arden Jaguar, Fahrgst. Nr. WO9AJ, englishcars@gmx.de H

Lancia

1954/55 Lancia Aurelia Spider, mit Historie für Sammlung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

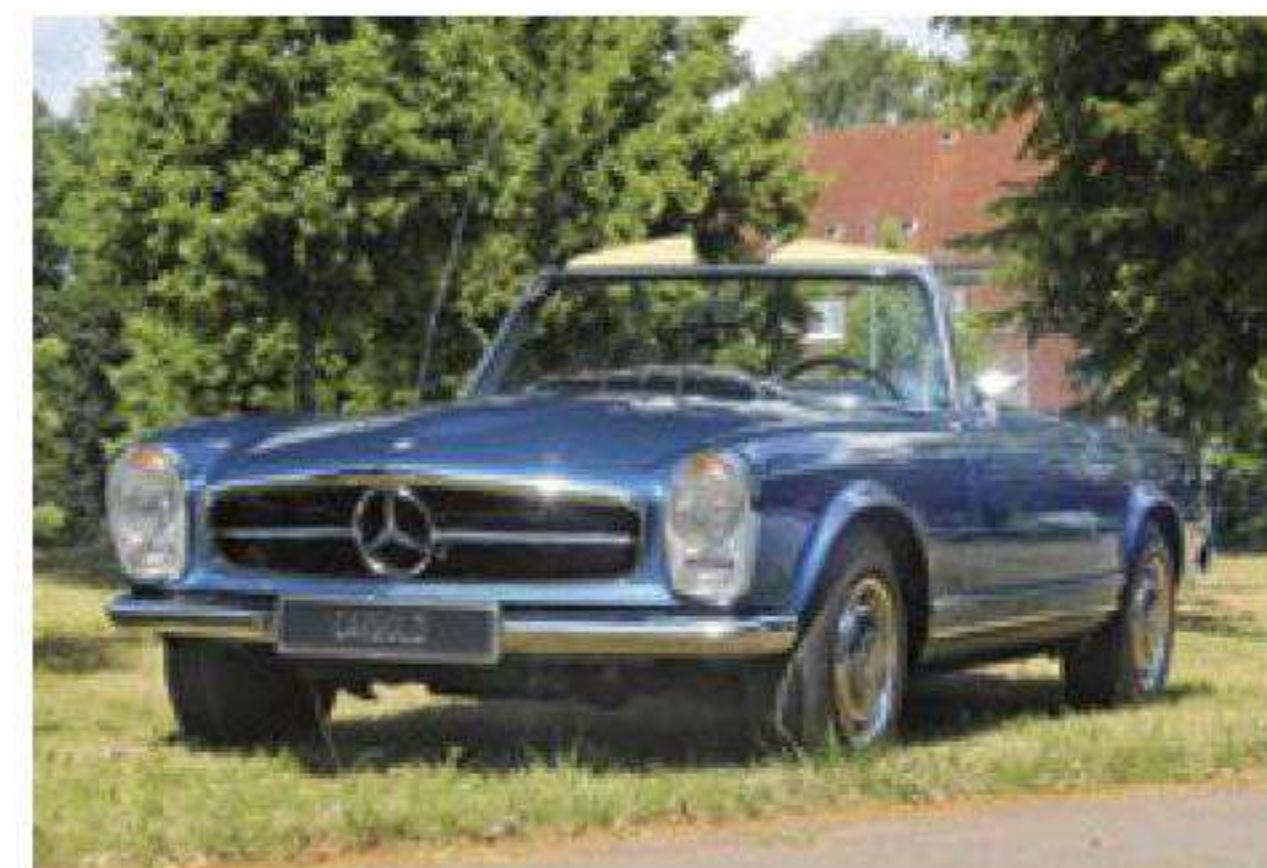
Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Mercedes

AVG-Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH
WWW.AVG-SPORTWAGEN.DE

2x SL 63 AMG 4MATIC+, 4.0L V8 430 kW (585 PS), Nfzg. m. Topausstattung, schwarz-met./Leder schwarz/Chrom und alpingrau/ Leder schwarz/Carbon, ab 169.800,00 € MwSt. awb., Verbr. l/100 km: in.orts 22,0; auß.orts 10,8; komb. 12,9; CO2 komb. 292g/km, CO2-Effizienz: G. AVG Leasing & Sportwagenzentrum Vertriebs GmbH, Münchnerstr. 20, 82319 Starnberg, T. 08151-28808 H
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61958

190 SL, 2000 km, 77 kW (105 PS), grau, Zustand 1-, VB 127.000,- €, Inz. MB GLC oder GLE. 93055 Regensburg, Tel. 0176/62041237
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61928

130 H, Bj. 4/1934, 1 km, 19 kW (26 PS), VB 64.950,- €. Tel. 0152/22835501
mehr: motor-klassik.de Nr. 61915

1969 Mercedes 280 SL Pagode, sehr geringe Laufleistung, gepflegtes Fzg., tolle Farbkombi! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

MB SE 500, kompl. revidiert, Klima, SSD, Langstr., EZ 83, TÜV neu, Sammlerstück, 16.900,- €. PLZ 24217 Tel. 0152/29362733

Mercedes

2009/13 Mercedes G 500 Cabriolet, mit Servicenachweisen ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

200 Diesel, 5-Gang, H-Kennz., brilliantsilber, Stoff grau, SHD, 158000 km, VB 14.000,- €, v. priv. 0178/5405870, Berlin

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61919

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61923

GLS 350 d 4M 7 Sitze! +Exclusiv+PANO+AHK, EZ 01/2020, 44311 km, 210 kW (285 PS), obsidianschwarz-met., Leder, 360° Kamera, Sitzklima vorn, SHZ hi., u.v.m. NR-Fzg. SF260953, 73.495,- €. Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Willi-Eichler-Str. 34, 37079 Göttingen, Tel. 0551 5040901, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61952

280 SE, Bj. 9/1969, 13000 km, 118 kW (160 PS), braun, 6 Zylinder, H-Kennz., Leder, Klima, 149.000,- €. 40237 Düsseldorf, Tel. 0177/3676234

mehr: motor-klassik.de Nr. 61922

EQS 450+ AMG Premium P /PANO/Distro/HUD, EZ 12/2021, 22002 km, 245 kW (333 PS), dunkel-grau, Leder, Burmester Sound, Sitzklima vorn, 360°, Digital Light u.v.m. NR-Fzg.SF 277661, 65.640,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Willi-Eichler-Str. 34, 37079 Göttingen, Tel. 0551 5040901, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61954

V 300 d lang 9G-AMG+Avantgarde+AHK 2,5T+, EZ 03/2021, 37189 km, 174 kW (236 PS), graphitgrau met., Nappaleder, Navi, PANODACH, Tisch P. NR-Fzg. SF270549, 71.950,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561 5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61950

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

E 450 4M T Exclusive+AHK+Leder+GSD +Air B, EZ 04/2021, 49747 km, 270 kW (367 PS), SELENITGRAU - METALLIC, SD, Multibeam, 360°, Burmester, NR-Fzg., SF271215, 49.950,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561 5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61948

EQA 250 Progressive+Night +Business +Advan, EZ 08/2021, 60844 km, 140 kW (190 PS), POLARWEISS, Smartphone Int., Navi Konnekt P., Advanced P. NR-Fzg.SF270964, 31.450,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Willi-Eichler-Str. 34, 37079 Göttingen, Tel. 0551 5040901, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61951

PREMIUM-INSERAT

BRABUS

BRABUS GmbH
Brabus-Allee
D-46240 Bottrop
Telefon 02041 777-0
www.brabus.com

BRABUS 900 Superblack auf Basis GLS 63

• Bj. • km • Farbe **schwarz** • € **442.121,-** • MwSt. auswb. ✔

4matic+, 662 kW (900 PS), BRABUS Sonderausstattung, Verbr.l/100 km: 9,5 außero., 16,2 innero., 11,9 komb., CO2-Em. komb. 273 g/km, CO-Kl. D, Schadstoffklasse Euro 6d-TEMP. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com

Mercedes neue G Klasse Ankauf ! G450d, G 500, G 63, seriöse unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800 H

1962 Mercedes 300 SL Roadster, orig. Scheibenbremser, orig. Alumotor, Matching. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

1952 Mercedes 300 Adenauer Cabriolet D, Matching Numbers & Colours, original Interieur. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

EQA 250 AMG+Night + 5 Jahre JS Garantie, EZ 12/2021, 26929 km, 140 kW (190 PS), NACHTSCHWARZ, Navi, AHK, Kamera, SHZ, Business P. NR-Fzg., SF256259, 35.350,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561 5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61949

1990/93 Mercedes 500 E, geringe Laufleistung, authentisch, Servicenachweise ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, cargold-collection.com, 040-25335000 H

2009 Mercedes G500 - V8, stets gepflegt und gewartet. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

300 SE W126, Bj. 88, 148000 km, Autom., ESD, Velours, Erstlack, sehr gepfl., Scheckh., unf.fr., nur Familie, € 11.800,-. 0171/7556467

Morgan

Plus 8, EZ 6/1989, 13.900 km ! 2. dt. Hd., racinggreen/beige, H-Kennz., perfekt original, 59.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61957

Oldtimer

1936/40 Wanderer mit Historie, authentisch oder restauriert ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

1957/59 Facel Vega HK500, original od. restauriert, für Investor... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

Pontiac

GTO Convertible, Bj. 5/1967, 86950 meilen, 246 kW (334 PS), regimental red, 2 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Kunstleder, Klima, 82.000,- €. Christoph GROHE SA, Fine Classic Cars, 10 Route d'Allaman, CH-1173 Féchy, Schweiz. Tel. 0041/218073565, www.christophgrohe.com H

mehr: motor-klassik.de Nr. 61962

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Porsche

PORSCHE-TEILE aller Modelle
356 – 964 – 965 – 911 – 914 – 928 – 944 – 930
neu + gebraucht · Motor-, Getriebe-Instandsetzung · Karosseriereparatur Restauration · Sportteile
UNFALLWAGEN-ANKAUF
Manfred Freisinger · Printzstraße 7-9a 76139 Karlsruhe · Fax 07 21/55 49 26 od. 59 08 02 · E-Mail info@m-freisinger.de

1950/65 Porsche 356 Cabrio, mit Qualitätsnachweis und Historie... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche Cayman, EZ 2009, 295 PS, 151000 km, Vollausstattung, lückenloses Scheckheft PZ, Inspektion neu, 26.987,- €. Tel. 0177/3070852

1955 Porsche 356A T1 1600 Speedster, Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

996 C2 Cabrio, EZ 06/2003, 106500 km, Schalter, unfallfrei, triple-schwarz, Turbo-Sitze, € 37.500,-. Tel. 0172-8536198

1986/88 Porsche 959, dt. Fahrzeug, dokumentierte Historie, für Investor ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Seriöse, unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800 H

964 RS, Bj. 1/1992, 145000 km, 191 kW (260 PS), rot indisch rot, 6 Zylinder, LHD, Leder, VB 195.000,- €. 76229 Karlsruhe, info964rs@gmx.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 61964

928 Urmodell, Schalter, oakgrün-met., Vollleder braun, Klima, 02/78, 269000 km, v. priv., 39.000,- €. 0178/5405870, Berlin

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61918

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen
- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

911-992 Turbo S Cabrio, 2024, EZ 6/24, 21 km, Color kreide, Vollleder schiefergraukreide volla, Verbr.l/100 km: 12,1 außero., 10,4 innero., 20,9 komb., CO2-komb. 275 g/km, CO-Kl. G, Schadstoffkl. Euro 6d-ISC-FCM. Firma VIVAG, Robert Bosch Str. 2-8, D-88131 Lindau, Tel. +49 1522/80939-28, vivag@gmx.net H

Wir kaufen Ihren Porsche
Seriöse, unkomplizierte Abwicklung
Tel. 0711-98 79 79 - 29 / 27
info@auto-marquardt.de
www.auto-marquardt.de

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verkauf im Süden von Berlin: Werkstatt und Wohnen, Bj. 1994, Wfl./Nutzfl. 266 qm, Grundstück 1.080 qm (Mischgebiet) im Ortskern von Diedersdorf (Schloss Diedersdorf, Reiterhöfe…). Aufteilung EG: Werkstatt (aktuell privat für Oldtimer) mit Büro und Bad, separates Büro mit WC und Zugang von Straße, Aufteilung OG: 4 ZKB mit Terrasse. Heizung: Erdgas (neu 2016), EVA: Endenergiebed. 144,33 kWh (Kl. E), VB 780.000,- €, Maklerprov. für Käufer und Verkäufer jeweils 3,57 % inkl. MwSt. vom notar. Kaufpreis. Besichtigung vereinbaren unter 0152/34563305, Annett Walter Immobilien od. mail@awalter-immobilien.de

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Zubehör

Neuwertiger Recaro-Sitz zu verk. Ergomed ES SAB, Preis VS. Tel. 0170/9009822, michael-wannicke@web.de

Lebensdauer von Bleibatterien (PKW, LKW, Solar, Elektrostapler) verdoppeln und mehr. Defekt geglaubte Batterien erholen sich, lieferbar in 6,12,24,48 und 80 V. Tel. 0681-992740, www.novitec.de

Fotos: Dino Eisele

Sommertraining

auto motor und sport Sommertraining powered by Bridgestone.

Sicherheit mit Fahrspaß! Souveräne Bedienung des Fahrzeugs, korrekte Sitzposition und Lenkradhaltung, vorausschauendes Fahren und nicht zuletzt die richtigen Reaktionen auf plötzlich auftauchende Hindernisse oder veränderte Straßenbeschaffenheit – das sind einige der Themenschwerpunkte, die im Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring zunächst theoretisch erörtert und anschließend in die Praxis umgesetzt beziehungsweise geübt werden. Wir stellen zehn verschiedene Automodelle zur Verfügung, und Bridgestone steuert die neueste Reifengeneration bei. Von erfahrenen Instruktoren den Tag über begleitet, profitieren am Ende nicht nur Anfänger. Autofahrern mit Hang zum sportlichen Fahren ist der Lernerfolg bei diesem exklusiven Fahrtraining garantiert.

Kontakt: Telefon 07 11/182-1845
E-Mail: fahrtraining@motorpresse.de
Weitere Infos und Online-Buchung: event.motorpresse.de/auto/trainings/

Termin: 13.9.2024

Preis: 850,– Euro

Leistungen: Autos, Betreuung durch Instruktoren, Teamkleidung, Mittagessen, Getränke, Kartfahren.

Nicht eingeschlossen: An- und Abreise, Übernachtungen.

Programm: Über-/Untersteuern, Abfangen eines Fahrzeugs, theoretische Einweisung in Lenktechnik- und Kurventraining, Kreisbahn, geführtes Fahren auf dem GP-Kurs am Sachsenring

Scannen Sie den QR-Code für weitere Informationen

Foto: IMAGO

„Die Industrie soll vor der eigenen Haustür kehren“

Editorial über die Autobauer, die sich gegen die Brüsseler Bürokratie wehren, Heft 15, Seite 3

Politiker, die mit üppigen Diäten, Pensionen etc. versorgt sind (aber augenscheinlich ohne professionellen Sachverstand), verplempern Milliarden von Steuergeldern und sägen an dem Ast, auf dem wir alle sitzen. Bekannterweise sind unglaublich viele Beschäftigte direkt oder indirekt von der Autoindustrie abhängig.

Andreas Wehrmann
per E-Mail

Die individuelle Wettbewerbsfähigkeit liegt doch auch sehr stark in den einzelnen Unternehmen. Unsere Autoindustrie hat vor Jahrzehnten begonnen, mit Elektro- und Wasserstoff-Technologie zu experimentieren. Aber es hat immer den Eindruck gemacht, dass die Hersteller alles tun wollten, um am Verbrenner festzuhalten und andere Technologien zu verhindern, anstatt diese Technologien und die dazugehörige Infrastruktur (Batterien) aufzubauen. Nachdem einerseits Tesla gezeigt hat, wie es gehen kann, und andererseits der chinesische Markt die Technologie erzwingt, entwickeln die deutschen Unternehmen in Hektik hinterher. Das waren unternehmerische Entscheidungen und keine politischen Vorgaben.

Joerg Pieper
per E-Mail

Grundsätzlich sehe ich es ähnlich wie Sie: In Deutschland und Europa haben wir viel zu viel Bürokratie. Dazu trägt allerdings auch die Automobilindustrie selbst bei. Das Agenturmodell, mit dem VW seine ID-Reihe verkauft, ist ein Beispiel dafür. Der Händler vor Ort hat keinen Einfluss mehr, alles muss über das Werk laufen. Und dort ist man dann so „nett“, für einen im März bestellten ID.3 nicht nur sechs Monate Lieferzeit aufzurufen, sondern auch dem Kunden nach drei Monaten per Zusatzvereinbarung einen Motor mit über 15 Prozent weniger Drehmoment als „Weiterentwicklung der Innovationen“ aufs Auge zu drücken. Da kann die Politik dann auch nix dran machen. Da kehre die Industrie doch bitte mal vor der eigenen Haustür.

Michael Freiherr
per E-Mail

Richtigerweise begrüßen Sie, dass zumindest ein Teil der Autoindustrie nunmehr gegen die Regulierungswut aufbegehrt, wenn auch erheblich zu spät. Dass die ams zu ihrem Kongress im September das keineswegs neutrale Potsdamer Institut einlädt und sich der weitaus überwiegende Teil der Tests in der aktuellen Ausgabe auf E-Fahrzeuge bezieht, die auch von Ihrer Leserschaft mehrheitlich abgelehnt werden oder schlicht zu wenig Gegenwert zu den hohen Preisen bieten, steht jedoch im Widerspruch zu Ihren klugen Worten im Editorial. Mehr Konsequenz würde auch der ams gut zu Gesicht stehen.

Stefan Schopf
per E-Mail

Wenn (manche) Hersteller die Technik nicht ordentlich hinbekommen und stümperhaft programmierte Software installieren, dann schelten Sie die Politik dafür? Wie oft wurde seitens der Hersteller von der deutschen Ingenieurskunst geschwärmt, man müsse sie „nur machen lassen“. Aber wenn die klugen Köpfe versagen, soll die Politik schuld sein? Super Logik. Man kann sich ja ärgern, aber deswegen die Fakten auf den Kopf zu stellen, ist schon sehr schräg. Kein sonstiges Gerät, das sicherheitsrelevante Vorschriften nicht erfüllt, darf in den Verkehr gebracht werden. Bei Autos gilt das nicht konsequent. DAS nenne ich Politikversagen.

Peter Streb
per E-Mail

Bester Artikel, seit ich denken kann. Komplett auf den Punkt gebracht.

Andreas Fischer
08060 Zwickau

Nein, es ist nicht richtig, dass sich die Industrie jetzt zu Wort meldet, es ist längst überfällig! Was sich die Regierungen in Berlin und Brüssel alles einfallen lassen, hat schon lange die Grenzen des Sinnvollen überschritten.

Bernd Schmitt
74232 Abstatt

Mir fehlt der Glaube, dass die trotz aller Entbürokratisierungsbekenntnisse zu einem immer voluminöseren Monster aufgeblasene Brüsseler Bürokratie es fertigbringt, die notwendigen Erleichterungen für den für Europa wichtigen Industriezweig hinzubekommen.

Bernd Vestner
90480 Nürnberg

Käpt’n Blaubär

Vergleichstest Kia Sorento, Mazda CX-60, Skoda Kodiaq, Heft 15/24, S. 60ff.

Der erste Skoda Kodiaq hat nicht zuletzt mit seinem ausdrucksstarken Design gepunktet. Und nun? Die klobige Kiste sieht aus wie ihr eigener Vorgänger. Von vorne ein aufgeblähter Suzuki S-Cross, von der Seite so fad wie ungewürztes Essen und von hin-

▶ Die Redaktion behält sich vor, eingegangene Leserbriefe zu kürzen und zu bearbeiten. Eine Veröffentlichung erfolgt nur bei Angabe der vollständigen Adresse. Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe der Postadresse.

ÜBER DIESE KANÄLE KÖNNEN SIE UNS ERREICHEN

@ redaktion_ams@motorpresse.de www.auto-motor-und-sport.de
www.facebook.com/automotorundsport
@automotorundsport
@automotorsport.formel1
www.youtube.com/automotorundsport
Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart, Fax: 0711/182-1908

ten so beliebig wie ein Kia oder Renault aus den 2010ern. Als einzigen „Eyecatcher" gibt es die an den alles andere als taufrischen Audi A2 erinnernde farbig abgesetzte D-Säule. Neben dem neuen Hyundai Santa Fe oder einem Kia EV9 sieht der Skoda gar noch mal eine Generation älter aus. Auch wenn der neue Kodiaq gewiss ein sehr gutes Auto sein mag – für mich ist er mit dieser sedierten Optik keine Option.

Marcus Schleutermann
40489 Düsseldorf

Fahrbericht Polestar 4

Heft 15, Seite 16

Habe ich das korrekt gelesen, dass Polestar den grandiosen Geniestreich vollbracht und die Entriegelung des Handschuhfachs in einem Untermenü versteckt hat, das man auf dem Berührbildschirm erst suchen darf? Was für ein Kraut haben die „kreativen" Entwickler geraucht, dass derart krude Irrungen in einem Automobil verbaut werden?

Reinald Fabits
A-4060 Leonding

Zwischen Profit und Sicherheit

Report, Heft 13, Seite 114

Im Beitrag werden aus unserer Sicht die Lenkzeitunterbrechung und die Ruhezeit miteinander vermischt. Es ist nicht korrekt, dass der Fahrer/die Fahrerin aufgrund der Neuregelungen nun frei vorsehen könne, dass er/sie erst nach sieben Stunden eine Pause macht. Der Fahrer/die Fahrerin muss auch weiterhin spätestens nach 4,5 Stunden Lenkzeit eine Pause (Lenkzeitunterbrechung) von mindestens 45 min einlegen. Sofern sich die Pause über die Lenkzeit von 4,5 Stunden verteilt (Aufteilung der Pause in zwei Teile), musste die erste Pause bisher mindestens 15 min betragen und die zweite mindestens 30 min. Neu ist nun, dass die zweite Pause nicht mehr mindestens 30 min betragen muss, sondern dass auch hier nun 15 min ausreichend sind. Insgesamt (erste und zweite Pause) muss die Pause jedoch auch weiterhin mindestens 45 min betragen.

Verband Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmen

Anmerkung der Redaktion: Der Hinweis im Leserbrief ist richtig. Eine Pause erst nach sieben Stunden ist weiterhin nicht zulässig und die Information im Artikel demnach unzutreffend. Die Unterbrechungen können lediglich anders verteilt werden. Vielen Dank an dieser Stelle für die Rückmeldung!

auto motor und sport

Gründer:
Paul Pietsch,
Ernst Troeltsch,
Ludwig Vogel.

Verleger: Paul Pietsch †.
Chefredaktion: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer, Birgit Priemer.
Ressortleiter und Chefreporter: Henning Busse (Mobilität & Service), Jens Dralle (Test & Technik), Uli Holzwarth (Gebrauchtmarkt), Jörn Thomas.
Test & Technik: Jens Dralle (Ltg.), Dipl.-Ing. Peter Wolkenstein (stv. Ltg.), Paul Englert (Ltg. Testabteilung), Andreas Lucyk (Stellv.), Christian Gebhardt, Thomas Hellmanzik, Clemens Hirschfeld, Frank Lentfer, Heinrich Lingner (Autor), Dipl.-Ing. (FH) Michael von Maydell, Carl Nowak, Marcus Peters (Autor), Sebastian Renz (Autor), Gabriel Richter (Testwagen), Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, B.Eng. Michael Schoch, Uwe Sener.
Mobilität & Service: Henning Busse (Ltg.), Carina Belluomo, Dirk Gulde, Sandro Vitale, Andrea Weller.
Gebrauchtmarkt: Uli Holzwarth (Ltg.), B.Eng. Annette Bender-Napp, Andreas Jüngling, Johannes Köbler, Claudius Maintz (Autor).
News-Pool: Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Uli Baumann, Andreas Of-Allinger.
Motorsport-Pool: Marcus Schurig (Ltg.), Philipp Körner, Michael Schmidt.
autokauf: Uli Holzwarth (Ltg.).
ams Professional: Thiemo Fleck (Ltg.), Dipl.-Ing. (FH) Joachim Deleker.
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz.
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Edwin Meister (Daten), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv).
Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stellv.), Matthias Blank, Jürgen Decker (Senior Grafiker), Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum (Senior Grafiker), Raoul Rainer, Saskia Schechter, Christian Traulsen, Michael Wehner.
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de.
Freie Fotografen: Maximilián Balázs, Dino Eisele, Rossen Gargolov, Achim Hartmann, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm.
www.auto-motor-und-sport.de: Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Holger Wittich (Redaktionsleiter Digital), Patrick Lang (Ressortleiter Multimedia), Ulrich Baumann, Thomas Gerhardt, Tobias Grüner, Thomas Harloff, Andreas Haupt, Gregor Hebermehl, Luca Leicht, Andreas Of-Allinger, Torsten Seibt, Marcel Sommer.
TV: Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Chefreporter).
Freie Mitarbeiter: Michael Harnischfeger, Dani Heyne, Christian Schulte.
Korrespondenten: Japan: Yoshihiro Kimura (Tokio).
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1, 07 11/182-01.
Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen), 07 11/182-12 41/-12 67, Fax: 07 11/182-19 58 (nicht für Anzeigen).
Redaktionsmanagement: Laura Huber, Diana Hespeler
Assistenz: Michaela Plangg (Ltg.)
Leserbriefe zu den Artikeln im Heft: Leser-Service auto motor und sport, 70162 Stuttgart, redaktion_ams@motorpresse.de
Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:
AUTOStraßenverkehr (Chefredakteur Stefan Cerchez), Motor Klassik (Chefredakteur Hans-Jörg Götzl), sport auto (Chefredakteur Marcus Schurig), MOTORSPORT aktuell (Chefredakteur Marcus Schurig).
Geschäftsführer: Kay Labinsky.
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher.
Publisher Automobil: Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger.
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Andrea Stilz.
Für Anzeigen: 07 11/182-188, Fax: 07 11/182-13 49/-17 83.
Regionale Anzeigenrepräsentanz: Norddeutschland Corinna Stahlke,
Berlin/neue Bundesländer Corinna Stahlke, Bärbel Kubisch,
Nordrhein-Westfalen Marvin Munz, Thorsten Treppe.
Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar Gerhard Reith, Normann Bretz,
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, 089 31906 - 0, info@mzv.de, www.mzv.de
Abonnement: auto motor und sport-Abonnentenservice, Telefon Inland: 0781 639 6657, Telefon Ausland: (+49)781 639 6658, motorpresse@burdadirect.de
Herstellung: Michael Wander (verantwortlich).
Repro: Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt.
Druck: Mohn Media Mohndruck GmbH, Gütersloh, Printed in Germany.
Syndication/Lizenzen: Mail: order@mpi.de.

Einzelheft € 4,90. auto, motor und sport im Abonnement: Preis für zzt. 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 4,60 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 119,60 € (Österreich: 135,00 €, Schweiz: 191,00 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 26 Ausgaben ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,94 €) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 76,44 € (Österreich: 87,36 €, Schweiz: 123,24 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). ams professional im Abonnement (auto, motor und sport mit Extrateil KFZ-Spezialwissen) einschließlich ePaper: Preis für 26 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis 5,10 € (davon 4,60 € ams Magazin und 0,50 € ams ePaper) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 132,60 € (Österreich: 149,– €, Schweiz: 209,– CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage). Mitglieder der DEKRA e.V. und des VDI e.V. erhalten 26 Ausgaben auto motor und sport mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsbuchhandel, im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern. Zurzeit ist die Anzeigen-Preisliste vom 1. Januar 2024 gültig. Gerichtsstand Stuttgart.

...und Sie wissen Bescheid
PRESSE
IVW

auto motor and sport (USPS no 00731670) is published bi-weekly by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Cover-All Computer Services Corp.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205. Postmaster: Send address changes to AUTO MOTOR UND SPORT, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo. NY 14205-0155, E-Mail: service@roltek.com, Toll free: 1-877-776-5835

ISSN: 0005-0806.

Wer wird Zelt-Meister?

Ob für den spontanen Wochenendausflug an den See, zum Biken in den Bergen oder den ausgedehnten Urlaubstrip – mit einem Dachzelt auf dem Auto ist der Schlafplatz immer dabei. In diesem Test konzentrieren wir uns auf Dachzelte mit Hartschale. So viel vorweg: Am Ende gibt es einen klaren Sieger und dennoch keine Verlierer. Keines der Dachzelte hat enttäuscht, alle sind grundsätzlich zu empfehlen – wenn auch für unterschiedliche Einsatzzwecke. Also Zelte aufs Dach und ab zum Campingplatz? Nein, so einfach ist die Sache leider nicht.

Montage am Dachträger

Das Befestigungsprinzip der Dachzelte ist bei allen Kandidaten ähnlich: Zwei parallele C-Schienen in der Bodenschale dienen als Aufnahme für Schrauben oder Verbindungsstücke, die den Querträger flankieren. Konterplatten oder -schrauben sichern das Ganze von unten ab, schaffen eine feste Verbindung von Hartschale und Querträger.

Ebenjene Konterplatten können die Auswahl eines geeigneten Dach-

Es muss nicht gleich ein teurer Campingbus sein. Ein umfangreicher Test von sieben Hartschalen-Dachzelten zu Preisen zwischen 2000 und 4800 Euro zeigt, wie einfach sich das eigene Auto in ein Reisemobil mit Schlafplatz verwandeln lässt.

Sieht wuchtig aus: Selbst zusammengeklappt ist ein Dachzelt recht raumgreifend

trägers limitieren. So sind zum Beispiel die entsprechenden Teile von Autohome zu kurz für Träger mit sehr breitem Querschnitt. Wer noch keinen Träger zu Hause hat, greift am besten zu einem System mit Traversen im Vierkantformat (32 x 23 mm Profilquerschnitt), das sich im Test für alle Konterplatten und -schrauben als passend erwies. Darüber hinaus sollte die Länge der Träger in etwa der Breite des Zelts entsprechen.

Die Befestigung selbst ist mitunter eine fummelige und langwierige Angelegenheit. So kann beim Air-Sky von Autohome schon mal ein halbes Stündchen vergehen. Dass es einfacher und vor allem viel schneller geht, zeigt Thule mit seinem eigens entwickelten, für die eigenen Träger optimierten System. Auch das James Baroud Evasion M punktet mit einer unkomplizierten Montage.

Auf- und Abbau

So fummelig die Montage auch sein mag, so einfach ist der Aufbau aller Zelte. Das Öffnen der Verschlüsse ist schon die halbe Miete. Da fast überall Gasdruckdämpfer mithelfen, sind die

Dachschalen jeweils ohne viel Aufwand nach oben manövriert, die Zelte ruckzuck bezugsfertig. Beim Abbau helfen lange Griffbänder, das Dach wieder nach unten zu ziehen. Während der Aufbau bei allen Modellen eine Sache von Sekunden ist, kann der Abbau schon mal einige Minuten in Anspruch nehmen.

Die Aufstellzelte sind hier insofern vorteilhafter, als nur eine Seite nach unten gezogen wird. Gleichermaßen simpel und schnell gelingen Auf- und Abbau beim Autohome Air-Sky, dessen Dachschale per Handkurbel nach oben und unten fährt. Einfacher geht es nicht, es setzt aber voraus, dass die Kurbel auf keinen Fall zu Hause vergessen wird.

Einfach nur eine gute Matratze? Schön, reicht aber nicht

Der Schlafkomfort

Eine bequeme, große, bestenfalls unterlüftete Matratze, viel Bewegungsfreiheit sowie großflächige Fenster und eine optimale Verdunkelung bringen in diesem Kapitel Vorteile. Da es alle Anforderungen bestens erfüllt und noch dazu die höchste Raumhöhe unter den Hubzelten aufweist, heimst das Horntools Themis hier die meisten Punkte ein.

Das Autohome Air-Sky kommt mit dem größten Außenmaß zum Test und bietet innen erwartungsgemäß viel Platz und Bewegungsfreiheit. Auch im James Baroud Evasion M, dem kleinsten Testzelt, mangelt es nicht an Liegefläche und Entfaltungsraum für Sitzriesen. Beim Komfort kann es mit der Konkurrenz jedoch nicht mithalten. Das dunkle und höhlenartige Interieur und die niedrigste

Dachzelt-Typen

Neben den hier getesteten Hartschalen-Dachzelten gibt es noch das Klappdachzelt und das Hybrid-Dachzelt. Beim Klappdachzelt handelt es sich im Prinzip um ein normales Zelt, das auf einer aufklappbaren Dachplattform aufbaut. Durch den Verzicht auf eine feste Dachschale ist diese Variante leicht. Der Zeltstoff ist wasserdicht, für die Fahrt wird über das „Zeltpaket" noch eine Schutzplane gezogen. Der Aufbau erfordert Zeit, da man wie bei einem Bodenzelt teils noch Streben einziehen und Zeltstoff abspannen muss. Beim Hybrid-Dachzelt sind die Kunststoffschalen über Scharniere miteinander verbunden und lassen sich so schnell öffnen und schließen. Gleichzeitig können die Stoffwände zwischen den festen Schalen sicher verstaut werden. Dank ausklappbarer Zeltteile bieten sie meist mehr Platz und Luftigkeit als Hartschalenzelte. Damit erhöht sich allerdings auch wieder die Anfälligkeit bei Wind.

Die Alternative zu den getesteten Hartschalenzelten: Hybrid-Dachzelte (links) und die besonders leichten Klappdachzelte

auto motor sport **URTEIL** **Gut** 80 Punkte

Autohome Air-Sky 360 Medium X-Long

Neben dem langen Namen bietet das Zelt der Spezialisten aus Italien weitere Superlative.

Autohome aus Italien, auch bekannt unter der Marke Maggiolina, bietet mit dem Air-Sky ein hochwertiges Hartschalen-Dachzelt. Es zeichnet sich durch seine robuste Verarbeitung und eine praktische Kurbelmechanik aus, die den Auf- und Abbau besonders einfach gestaltet. Ein weiteres Highlight der Modellserie ist das ausstellbare Dachfenster, das für viel Licht und eine gute Belüftung sorgt – einzigartig im Testumfeld. Ein Wetterschutz an den Einstiegen fehlt dagegen. Innen gibt es viel Platz, reichlich Sitzhöhe und guten Schlafkomfort. Die Montage auf dem Fahrzeug kann jedoch durch das hohe Gewicht und die feinen Gewindegänge der Befestigungsschrauben zeitaufwendig und fummelig sein. Beim Hochhieven aufs Dach sollten besser vier statt zwei Personen anpacken.

Das solide, große Dachfenster trägt seinen Teil zum hohen Gewicht des Zeltes bei. Der sehr praktische Kurbelmechanismus zum Auf- und Abbau womöglich ebenfalls

+ **Stärken** Sehr einfacher Auf- und Abbau dank Kurbelmechanismus; viel Bewegungsfreiheit, hoher Liegekomfort; großflächige Seitenfenster, großes, solides Dachfenster; sehr gute Verarbeitung

− **Schwächen** Höchstes Gewicht sowie höchster Preis im Test; kein wettergeschützter Einstieg

auto motor sport URTEIL ■ **Sehr gut** 85 Punkte

Horntools Themis

Das recht leichte und günstige Hubzelt mit GFK-Schale bietet zwei Eingänge und vier Fenster.

■ Das Themis ist gemessen an seiner Größe vergleichsweise leicht und überzeugt bei Ausstattung, Funktionalität und Verarbeitung. Das einzige Hartschalen-Dachzelt im Sortiment des österreichischen Anbieters bietet zwei Eingänge und vier Fenster mit komplett zu öffnendem Fliegenschutz. Neben der sehr guten Raumhöhe fällt der wirksame Wetterschutz an den Einstiegen auf. Zur Grundausstattung gehören außerdem praktische Ablagetaschen, eine robuste Teleskopleiter und eine große, komfortable Matratze. Hinzu kommt ein sauber verarbeiteter Zeltstoff, der den Innenraum bei Tagesanbruch lange dunkel hält. Wirklich kritikwürdig sind lediglich die Verschlussbänder an der Oberschale, die bei Wind an den Zeltstoff flattern. Eine Klettfixierung könnte hier Abhilfe schaffen.

An Platz und Ausstattung fehlt es dem Themis definitiv nicht. Zudem glänzt es mit einer bequemen Matratze sowie einer hochwertigen Verkleidung der Schale

Stärken Viel Nutzfläche und Ausstattung; geringes Gewicht; großzügige, sehr komfortable Liegefläche, reichlich Sitzhöhe; wirksamer Wetterschutz, große Fenster; sehr gute Verarbeitung

Schwächen Riemenverschluss nur mit Stoffbändern und daher weniger vertrauenerweckend, Verschlussbänder schlagen bei Wind an den Zeltstoff

auto motor sport URTEIL ■ **Befriedigend** 67 Punkte

James Baroud Evasion M

Neben dem geringen Gewicht will das Zelt aus Portugal mit interessanten Details punkten.

■ Der portugiesische Hersteller liefert mit dem Evasion M das leichteste Dachzelt im Test. Die kompakte Box ist dank der einfach zu handhabenden Verbindungselemente schnell auf dem Fahrzeug montiert. Innen gibt es eine brauchbare Raumhöhe und große Fensterflächen für einen tollen Rundumblick nach draußen. Bei Ausstattung und Verarbeitung kann das Zelt in diesem Testfeld allerdings nicht ganz mithalten. Eine Taschenlampe und ein kleiner Solarventilator zur Feuchtigkeitsregulierung im Innenraum gehören zwar zum Lieferumfang, ein Wetterschutz am Einstieg und Schuhtaschen kosten aber extra. Die recht dünne Matratze, scharfkantige und schwergängige Verschlüsse und ein auffälliger Materialgeruch zehren zusätzlich am Punktekonto des noch dazu recht teuren Evasion M.

Alles so schön hell hier: Kein Zelt im Test wirkt luftiger. Apropos Luft: Ein kleiner Ventilator zählt ebenso zur Serienausstattung wie eine Taschenlampe

Stärken Leichtestes Zelt im Test, für Fahrzeuge mit geringer Dachlast geeignet; einfache und schnelle Montage; großzügige Fenster für hervorragende Belüftung und gute Rundumsicht

Schwächen Mäßige Verarbeitung; dünne Matratze ohne serienmäßige Unterlüftung; kein wettergeschützter Einstieg

auto motor sport URTEIL ■ **Gut** 81 Punkte

Naturbummler Alu-Kraftkiste

Das schwere Hartschalenzelt bietet einige Besonderheiten, die den Testsieg bringen sollen.

■ Das Zelt von Naturbummler kommt mit robuster Aluminium-Schale und bietet mit dem vorinstallierten Dachträger die Möglichkeit, weitere Ausrüstung wie eine Transportbox aufs Autodach zu verfrachten. Mit 87 kg ist es aber kein Leichtgewicht. Konstruktionsbedingt lässt sich bei den schräg öffnenden Alu-Zelten der Fußraum nur eingeschränkt nutzen. Dem wirkt hier ein raffinierter Scherenmechanismus entgegen, der den Fußraum um rund 30 cm erhöht, was die Nutzung der gesamten Liegelänge ermöglicht. Bei Bedarf liefert ein kleines Fenster in diesem Bereich Frischluft. Zur Grundausstattung zählen eine gut gepolsterte und unterlüftete Matratze, eine stabile Teleskopleiter und ein Wetterschutz, der an den seitlichen Eingängen jedoch wenig Wirkung zeigt und bei Wind an die Zeltwände flattert.

In der Alu-Kraftkiste lässt es sich bequem sitzen und liegen. Typisch bei Hartschalenzelten: Griffbänder, die das Zusammenfalten der Konstruktion erleichtern

⊕ **Stärken** Einziges Aufstellzelt im Test mit 30 cm hohem, belüfteten Fußraum; hoher Liegekomfort, reichlich Sitzhöhe, sehr große Einstiege/Fenster; praktische Ausstattung; gute Verarbeitung

⊖ **Schwächen** Vergleichsweise hohes Gewicht; seitlicher Wetterschutz flattert bei Wind an die Zeltwände

auto motor sport URTEIL ■ **Gut** 81 Punkte

Ocean Cross Sonora 145

Der günstige Preis lockt sicher einige Interessenten. Doch was bekommen die geboten?

■ Mit etwas über 2000 Euro ist das Ocean Cross Sonora 145 das günstigste Zelt im Test, verfügt zudem über eine umfangreiche Ausstattung. Im Vergleich zu den anderen Aufstellzelten ist es breiter, was eine größere, für zwei Personen besser geeignete Liegefläche ermöglicht. Trotz der größeren Schale wiegt es mit 65 kg deutlich weniger als die anderen Alu-Modelle. Zur Basisausstattung zählen Schuhtaschen, eine Teleskopleiter und ein effektiver Wetterschutz an allen Eingängen. Allerdings sind die Zugänge etwas kleiner, und der Innenraum wirkt „höhliger" als bei den anderen Dachzelten. Die C-Träger in der extrabreiten Bodenschale liegen weit auseinander, was bei einigen Dachträgern Anpassungen erfordert. Ocean Cross bietet Adapterplatten für alle Trägersysteme an.

Aufgrund der üppigen Außenabmessungen ergibt sich eine ebenso üppige Liegefläche. Zudem überzeugt das Sonora mit einigen praktischen Detaillösungen

⊕ **Stärken** Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis; breiteste Liegefläche unter den Aufstellzelten; wirksamer Wetterschutz, zusätzliche Belüftungsöffnungen; gute Verarbeitung, geringes Gewicht

⊖ **Schwächen** Eingeschränkter Fußraum, kleine Seiteneinstiege, „höhlenartiger" Innenraum; weit auseinanderliegende Montageschienen erfordern bei vielen Dachträgern Adapterplatten

Raumhöhe unter den Hubzelten kosten dem Thule Basin hier Punkte. Die drei Aufstellzelte im Test können bei Raumgröße und Rundumsicht zwar nicht mit den Hubzelten mithalten, schlechter kommt man in ihnen deshalb aber nicht unter.

Die Ausstattung

Ein Wetterschutz an den Einstiegen, aufgespannt mit stabilen Federstangen, und wasserdichte Schuhtaschen leisten einen effektiven Beitrag, den Innenraum bei Schmuddelwetter sauber und trocken zu halten. Deshalb werden sie in diesem Kapitel in besonderem Maße honoriert. Die Zelte von Horntools und Thule sind diesbezüglich bestens ausgerüstet, die Modelle von Autohome und James Baroud lassen die praktischen Details dagegen vermissen. Bei den Aufstellzelten von Naturbummler und Vickywood wird als Wetterschutz ein Stoffteil über alle drei Eingänge gespannt. Das spart sicherlich Zeit bei der Installation, hat an den seitlichen Eingängen aber nur wenig Wirkung.

Wie es besser geht, zeigt das Ocean Cross Sonora mit einem separaten Wetterschutz pro Einstieg. Auch eine gute Leiter ist bei der Ausstattung der Dachzelte von großer Bedeutung. Während Autohome und James Baroud auf zweiteilige Schiebeleitern setzen, liefern die übrigen Hersteller Teleskopleitern, die zusammengeschoben kompakter sind und im Einsatz etwas stabiler wirken. Wichtig waren uns auch feste Aufnahmepunkte, die die Leiter am Zelt optimal sichern und seitliches Verrutschen verhindern.

Stauraum im Zelt ist wichtig. Noch wichtiger: ein ordentlicher Wetterschutz

Material und Verarbeitung

Die Unterschiede zwischen Hartschalen-Dachzelten aus Aluminium und solchen aus GFK machen sich nicht nur in der Bauform, sondern auch in weiteren Eigenschaften bemerkbar. Die Aluschalen sind robuster, erlauben die Ausstattung eines weiteren Dachträgers und bieten umlaufende Kederleisten zur Befestigung von

Dachlast beachten!

Die maximale Dachlast gibt vor, wie schwer das Zelt sein darf, und bezieht sich auf die Nutzung während der Fahrt. Im Stand trägt das Dach dagegen ein Vielfaches, sodass mehrere Personen im Dachzelt übernachten können. Die Zelte wiegen teilweise 75 Kilogramm oder mehr, was bereits dem Dachlast-Grenzwert vieler Klein- und Kompaktwagen entspricht. Eine dynamische Dachlast von 100 kg ist erst in größeren Fahrzeugklassen üblich. Vergessen Sie nicht, dass auch die Dachträger bereits etwa 4 bis 8 kg Gewicht mitbringen.

Vorher checken, wie viel Dachlast der Pkw verträgt. Und dann besser nicht schneller als 120 km/h fahren

auto motor sport **URTEIL** **Gut** 79 Punkte

Thule Basin

Das Thule ist ein Hubzelt mit großer GFK-Schale, großer Liegefläche und großem Namen.

Kein anderes Zelt lässt sich so schnell und mühelos am Dachträger montieren wie das Basin. Zwischen den beiden GFK-Schalen bietet das Zelt eine großzügige Liegefläche, könnte aber etwas mehr Raumhöhe vertragen. Neben den wettergeschützten Einstiegen gibt es zwei Fenster an den Stirnseiten. Der Innenraum ist nicht so offen geschnitten wie bei anderen Dachzelten, und der Fliegenschutz lässt sich nicht komplett öffnen. Bei windigem Wetter wirkt das Thule etwas instabil. Trotz dieser Schwächen punktet es mit guter Verarbeitung. Praktische Schuhtaschen und eine Unterlegmatte für die Matratze sind optional erhältlich. Ein solides Zelt also zu einem akzeptablen Preis. Ebenfalls im Thule-Angebot: Klapp- und Hartschalenzelte sowie ein ausklappbares Zelt für die Anhängerkupplung.

Der Preis für die einfache Montage: eine leichte Instabilität bei Wind. Dennoch wirkt die Verarbeitung der Komponenten solide. Der Fliegenschutz ist nicht komplett zu öffnen

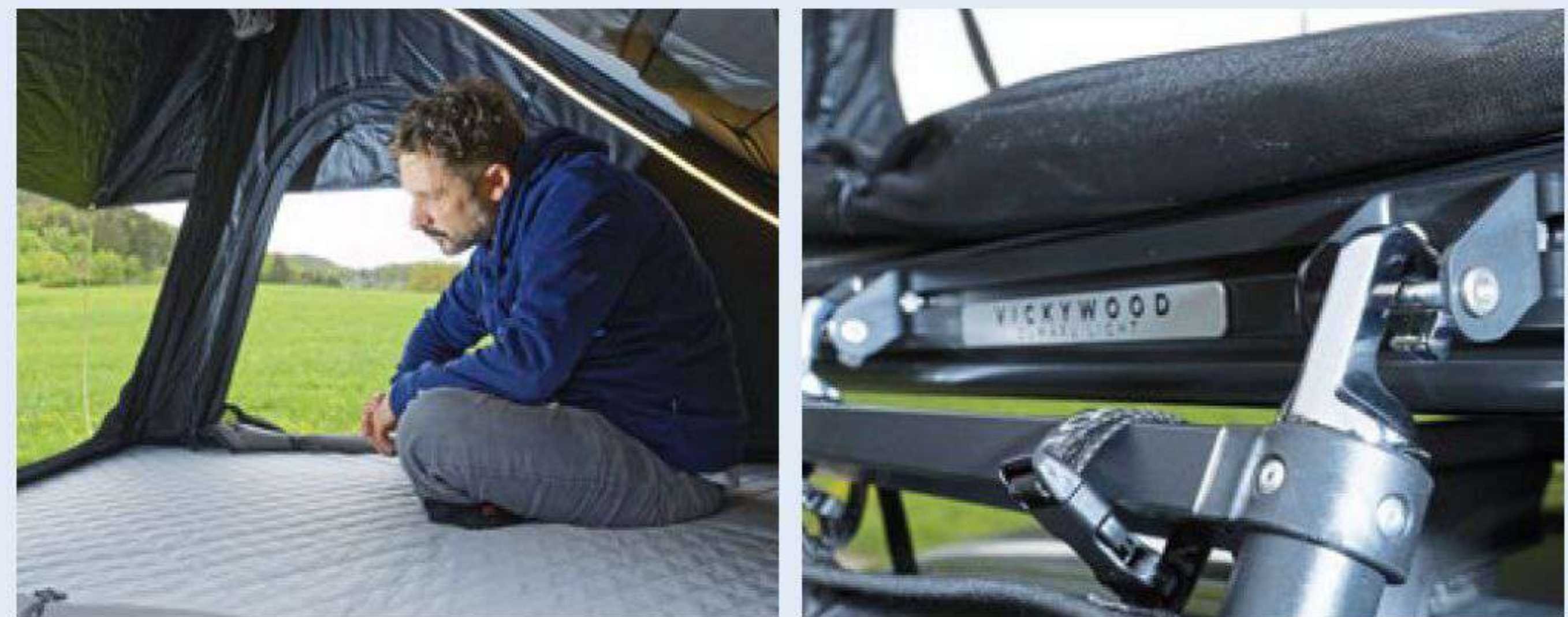
Stärken Einfachste und schnellste Montage am Dachträger; großzügige Liegelänge und angemessener Liegekomfort; wirksamer Wetterschutz an den Einstiegen; praktische Optionen

Schwächen Etwas eingeschränkte Sitzhöhe; keine Zusatzfenster neben den Seiten und daher innen etwas dunkel; rauer Matratzenbezug

URTEIL ■ **Gut** 77 Punkte

Vickywood Cumaru Light 127 Eco

Alu-Aufstellzelt mit modernen Graphics an der Dachschale in Form von Höhenlinien.

■ Die großen Einstiege und die außenliegenden Gasdruck-Aufsteller schaffen einen freien Innenraum ohne störende Mechanik. Das Raumgefühl ist großzügig, die Stoffe hochwertig, die Matratze komfortabel gepolstert. LED-Bänder unter dem Dach, die per Powerbank betrieben werden können, liefern eine angenehme Innenbeleuchtung. Der Wetterschutz an den seitlichen Einstiegen ist nur bedingt wirksam. Ein weiterer Kritikpunkt: die scharfkantigen, nicht gummierten Befestigungen am Dachträger. Abgesehen davon überzeugt das Zelt durch eine solide Verarbeitung. Vickywood bietet das Cumaru in verschiedenen Größen an, als Zubehör sind unter anderem ein Dachträger, ein Sonnensegel, ein Thermo-Innenzelt und eine extralange Teleskopleiter bis 260 cm verfügbar.

Scharfkantige Befestigungen am Dachträger trüben den ansonsten guten Qualitätseindruck des vergleichsweise teuren Zeltes. Besonders das großzügige Raumgefühl gefällt

Stärken Außenliegender Aufstellmechanismus; hoher Liegekomfort, reichlich Sitzhöhe, sehr große Einstiege/Fenster und praktische Ausstattung; robuste Alu-Schale, gute Verarbeitung

Schwächen Liegefläche für zwei Personen vergleichsweise knapp; seitlicher Wetterschutz praktisch wirkungslos

So haben wir getestet

■ Ausstattung, Handhabung und Praxistauglichkeit stehen beim Test der Dachzelte im Vordergrund und bilden die Grundlage der Bewertung. Zunächst haben wir jedes Hartschalen-Dachzelt gewogen und die Werte für das Liegemaß und die Raumhöhe ermittelt. Bei der anschließenden Montage auf dem Dach eines Mercedes C 220 d T spielten auch der Informationsgehalt und die Verständlichkeit der Anleitungen eine Rolle. Im Rahmen einer gemeinsamen Ausfahrt mit Experten aus den Redaktionen von auto motor und sport, promobil und outdoor haben wir die Dachzelte bei einer Übernachtungsaktion in der Praxis getestet und miteinander verglichen. Fahrversuche und Verbrauchsmessungen waren nicht Teil des Tests. Wie sich ein beladenes Dach und ausgeschöpfte Zuladungskapazitäten auf das Fahrverhalten auswirken, können Sie im Beladungstest in auto motor und sport, Ausgabe 14/2024, nachlesen.

Campingzubehör. Die Alu-Hartschalenzelte sind zudem sehr flach; das gilt in geschlossenem Zustand für alle drei Alu-Boxen im Test.

Bei den GFK-Schalen vermutet man bei gleicher Größe ein geringeres Gewicht. Ganz so einfach ist das aber nicht: Da beim Herstellungsverfahren der GFK-Teile Toleranzen entstehen, kann das Gewicht von Modell zu Modell differieren. So ist zum Beispiel das Autohome auf unserer Waage 11 kg schwerer als vom Hersteller angegeben. Umgekehrt verhält es sich beim Testzelt von Horntools, das deutlich leichter ist. Im Test trat ein weiterer Unterschied zutage: Die laminierten GFK-Schalen dünsten stark aus und erzeugen dabei einen unangenehmen Geruch. Zwischen den beiden Schalen setzen alle Anbieter auf beschichtete Zeltstoffe mit einer Wassersäule von bis zu 5000 mm.

Noch mehr Infos gibt's im Video
Zum Betrachten des Films einfach den QR-Code mit der Smartphone-Kamera scannen

Die starken Metallaufsteller halten die Zelte zwar auch bei Wind in Form, dennoch empfehlen die Hersteller, für das Nachtlager einen geschützten Standort zu wählen. Die Verbindung von Stoff und Schale ist bei allen Zelten gut gelungen, die Stoffe sind sauber vernäht, die Reißverschlüsse solide und leichtläufig.

Preis-Leistungs-Verhältnis

Verglichen mit anderen Zelttypen sind die Hartschalen-Modelle in der Anschaffung nicht gerade günstig – das Autohome kostet happige 4779 Euro. Mit dem Sonora von Ocean Cross gibt es ein vollwertig ausgestattetes Dachzelt aber bereits für weit weniger als die Hälfte.

Auch das Horntools Themis und die Naturbummler Alu-Kraftkiste – beide unter 3000 Euro erhältlich – überzeugen mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Evasion M von James Baroud hingegen ist gemessen an Größe, Ausstattung und Verarbeitung zu teuer.

Text: Thomas Gerhardt, Jens Dralle
Fotos: Andreas Becker, Ingolf Pompe

ERGEBNIS

Die Fakten und Bewertungen im Überblick

TEST-SIEGER

Bezeichnung		Horntools Themis	Naturbummler Alu-Kraftkiste	Ocean Cross Sonora 145	Autohome Air-Sky 360 Medium X-Long	Thule Basin	Vickywood Cumaru Light 127 Eco	James Baroud Evasion M
Zelttyp		Hartschalen-Hubzelt	Hartschalen-Aufstellzelt	Hartschalen-Aufstellzelt	Hartschalen-Hubzelt	Hartschalen-Hubzelt	Hartschalen-Aufstellzelt	Hartschalen-Hubzelt
Material Schale/Zeltstoff		GFK/Baumwolle-Leinen-Polyester-Mix mit PU-Beschichtung	Aluminium/Oxford 420D Baumwoll-Polyestergewebe mit PU-Beschichtung	Aluminium/Oxford 420D Baumwoll-Polyestergewebe mit PU-Beschichtung	GFK/Airtex-Polyestergewebe	GFK/Baumwoll-Polyestergewebe	Aluminium/Polyestergewebe mit PU-Beschichtung	GFK/aluminisiertes TenCate-Baumwollgewebe
Preis in Euro (UVP)		2890,00	2490,00	2049,00	4779,00	2999,95	2999,00	3480,00
Außenmaß* (L x B x H)		220 x 150 x 30 cm	210 x 130 x 23 cm	211 x 145 x 19 cm	230 x 145 x 18–35 cm	214 x 140 x 33 cm	223 x 127 x 12,7 cm	204 x 143 x 33,5 cm
Gewicht Zelt + Leiter, Befestigung, Zubehör		67 kg + 8 kg	87 kg (mit Dachträger) + 8 kg	65 kg + 8 kg	92 kg + 6 kg	75 kg + 7 kg	75 kg + 7 kg	62 kg + 6 kg
Liegefläche/Kopffreiheit		205 x 135 cm / 96 cm	196 x 118 cm (in 25 cm Höhe gemessen) / 127,5 cm (max.), 88 cm (Mitte)	185 x 136 cm (in 25 cm Höhe gemessen) / 134 cm (max.), 90 cm (Mitte)	202 x 136 cm / 90 cm	207 x 136 cm / 88 cm	185 x 116 cm (in 25 cm Höhe gemessen) / 130 cm (max.), 90 cm (Mitte)	193 x 137 cm / 90 cm
Matratze		7 cm, Unterlage Mesh-Gewebe	7 cm, Unterlage Mesh-Gewebe	5 cm, keine Unterlage	7 cm, keine Unterlage	6 cm, keine Unterlage	5 cm, Unterlage Mesh-Gewebe	6 cm, keine Unterlage
Anzahl Eingänge		2 seitlich, 1 hinten	2 seitlich, 1 hinten	2 seitlich, 1 hinten	2 seitlich	2 seitlich	2 seitlich, 1 hinten	2 seitlich, 1 hinten
Anzahl Fenster		4	1 Zusatzfenster am Fußende	je 1 Belüftungsöffnung an den Seiten	6 + 1 Dachfenster	2	keine	4
Kontakt		www.horntools.com	www.naturbummler.de	www.ocean-cross.de	www.autohome-official.com/de	www.thule.com/de-de	www.vickywood.com	www.jamesbaroud.com
Aufbau und Gebrauch								
Montage auf Dachträger	10	6	6	5	4	10	5	9
Auf-/Abbau	15	12	13	13	15	12	13	10
Bedienungsanleitung	5	3	3	4	4	5	3	4
Schlafkomfort & Raumnutzung	25	23	21	19	22	17	19	18
Ausstattung (Leiter, Wetterschutz etc.)	20	19	16	18	15	17	16	13
Material & Verarbeitung	20	18	18	17	18	15	18	12
Preis-Leistung	5	4	4	5	2	3	3	1
Endnote	**100**	**85**	**81**	**81**	**80**	**79**	**77**	**67**
auto motor sport URTEIL		sehr gut	gut	gut	gut	gut	gut	befriedigend

Bewertung: 100 bis 85 Punkte – sehr gut, 84 bis 69 – gut, 68 bis 53 – befriedigend, 52 bis 37 Punkte – ausreichend, 36 bis 0 Punkte – mangelhaft
* Herstellerangabe

Die Unterschiede zwischen den Zelten finden sich eher in Details. Und im Preis

FAZIT

■ Hartschalen-Dachzelte sind auf den ersten Blick zwar nicht gerade günstig, verwandeln jedoch fast jedes Auto in einen komfortablen Camper mit hoher Flexibilität. Das vergleichsweise stattliche Gewicht erfordert besondere Aufmerksamkeit hinsichtlich der maximalen Dachlast, meist passen die Zelte nur auf Pkw-Modelle ab der Mittelklasse aufwärts. Doch die großen Boxen bieten neben einer komfortablen Matratze und ordentlicher Sitzhöhe auch das Gefühl, ein festes Dach über dem Kopf zu haben. Auf- und Abbau gelingen in der Regel einfach und sind schnell erledigt.

Apple CarPlay

Vor zehn Jahren, im März 2014, kam iOS 7.1 auf den Markt – mit ihm wurde auch CarPlay geboren. Was Google mit Android Auto bereits seit Längerem anbietet, dahin will nun auch Apple mit neuen Funktionen und dem Ziel eines „umfassenden Fahrerlebnisses“. Sprich: CarPlay übernimmt nicht nur das Infotainment-System im Fahrzeug, sondern auch andere Anzeigen und Instrumente.

Musik hören, telefonieren, navigieren: Apple CarPlay war einst damit angetreten, mit dem iPhone das Mitteldisplay von Fahrzeugen zu steuern und zu bespielen. Es wird sich nun jedoch bald auch auf andere Cockpit-Instrumente und Displays ausbreiten, um quasi die digitale Herrschaft im Auto zumindest teilweise zu übernehmen. CarPlay, das vor zehn Jahren seinen Anfang nahm, wartet seit iOS 17 mit diversen neuen Funktionen und Integrationstechnologien auf. Der große Wurf soll dann mit CarPlay 2.0 erfolgen. Mit den Erweiterungen will der Tech-Konzern den Anschluss an Android Auto finden – und Google womöglich überholen.

Wie populär Apple CarPlay und der wichtigste Mitbewerber, die von Google entwickelte Plattform Android Auto, mittlerweile bei Autofahrern geworden sind, zeigt eine im September 2023 veröffentlichte Studie von der Unternehmensberatung McKinsey & Company zum Thema Konnektivität und digitale Dienste im Auto. 30 Prozent der E-Auto-Käufer und 35 der Käufer von Verbrennern gaben bei der Umfrage an, dass die fehlende Unterstützung solcher Systeme für sie ein Ausschlusskriterium beim Erwerb eines Fahrzeugs bedeute. Befragt wurden rund 30 000 Personen in 15 Ländern. In den USA erklärten leicht abweichend ein Viertel der Elektroauto- und 38 Prozent der Verbrenner-Käufer, dass diese Ausstattung für sie ein „Must-have“ sei.

Die Beliebtheit der Dienste ist hoch, was nicht wirklich überrascht: 45 Prozent der Autobesitzer, die über Apple CarPlay oder Android Auto verfügen, greifen laut der McKinsey-Umfrage regelmäßig darauf zu, weitere 40 Prozent gelegentlich. Und 85 Prozent der Autobesitzer, die Apple CarPlay (oder einen ähnlichen Dienst) nutzen, bevorzugen diese Services

Porsche arbeitet gemeinsam mit Apple an der Integration der nächsten Generation von Apple CarPlay

bespielt den ganzen Fahrzeug-Innenraum

CARPLAY 2.0

Erweiterte Features

Was kann die nächste Generation von CarPlay? Die wichtigsten Neuerungen:

- Wenn die nächste Generation von Apple CarPlay, die Version CarPlay 2.0, wie angekündigt Ende 2024 auf den Markt kommen wird, soll das System die Infotainment-Software des jeweiligen Fahrzeugs übernehmen. Es können dann alle Bildschirme im Auto gesteuert werden – inklusive des Mittelscreens und der Displays des Armaturenbretts.
- Die neue CarPlay-Version ist nicht nur eine Spiegelung der Handyfunktionen im Auto, sondern sie wird deutlich tiefer in die Fahrzeughardware integriert und greift dort ein.
- Über CarPlay 2.0 können eine Vielzahl an Daten gesammelt werden. Das sind etwa Fahrzeugdaten zu Geschwindigkeit, Kraftstoffstand, Reifendruck oder Temperatur, aber auch Fahrstrecken, Musikvorlieben und Kontakte.

gegenüber dem eingebauten System des jeweiligen Herstellers.

Während sich einige Autobauer zunächst eher zurückhaltend gaben, stellt sich für andere die CarPlay-Lösung aktuell als Win-win-Situation dar. Sajjad Khan, Vorstand für Car-IT bei Porsche, zum Beispiel gehört zu den Befürwortern, wie er kürzlich im Podcast von auto motor und sport die Zuhörer wissen ließ: „Durch die Integration von Apple CarPlay in unsere Fahrzeuge ermöglichen wir unseren Kunden, ihr vertrautes digitales Ökosystem auch unterwegs nahtlos zu nutzen.“

Neue Funktionen

CarPlay 2.0, das tief in die digitale Instrumententafel des Fahrzeugs integriert wird, wird diverse neue Features und Veränderungen aufweisen: Es soll nicht nur das Infotainment-System übernehmen, sondern zum Beispiel auch Tacho- und andere

Apple CarPlay hat bisher hauptsächlich den zentralen Screen bespielt. Die neue Version CarPlay 2.0 wird auch andere Displays übernehmen und viele Funktionen steuern

CARPLAY: ALTERNATIVEN UND MITBEWERBER

Android & Co.

Wie bei Smartphones scheiden sich auch bei Apple CarPlay und Android Auto die Geister. Und wer hat sonst noch die Finger im Spiel?

■ Die digitale Welt spaltet sich in iOS- und Android-Fans (und -Hasser). Diese Bevorzugung oder Ablehnung macht sich naheliegenderweise auch bei der Nutzung in Fahrzeugen bemerkbar. Apple CarPlay und Android Auto mögen in technischen Details variieren und jeweils ihre Stärken und Schwächen haben. Doch vielen Usern geht es hier – wie bei den Smartphones – weniger um objektive Unterscheidungsmerkmale und ein „besser" oder „schlechter" als um eine eher emotionale Entscheidung dafür oder dagegen.

■ Ähnlich wie CarPlay ermöglicht der direkte Konkurrent Android Auto das Steuern von Telefonaten, Nachrichten, Musik und Navigation über die Fahrzeuganzeige. Das System verfügt über eine starke Integration von Google-Diensten. Keine Rolle mehr spielt die Plattform MirrorLink.

■ Es gibt Marken wie BMW, die zwar ein eigenes Anzeige- und Bediensystem entwickelt haben (iDrive), aber auch die Nutzung von CarPlay ermöglichen. Dass Tesla jemals CarPlay integrieren werde, könne man wohl ausschließen, so das Online-Magazin „Teslamag". Es sind jedoch verschiedene Adapter und Lösungen erhältlich, um das System in einem Tesla nutzen zu können.

Apples digitales Ökosystem breitet sich weiter aus

Fahrzeuganzeigen. So kann es auf Daten wie Geschwindigkeit, Spritverbrauch, Temperatur-/Klimafunktionen, Ölstand, Reifendruck oder Akkuladestand bei E-Autos zugreifen. Optisch breitet sich CarPlay dann wie ein (Daten-)Krake im Fahrzeug-Innenraum aus, es kann auf mehreren Bildschirmen gleichzeitig genutzt werden. Wenn zum Beispiel der Hauptscreen für die Navigation vorgesehen ist, kann auf einem anderen Display die Medienwiedergabe gesteuert werden.

Via Siri (der Fahrer soll nicht tippen müssen) lassen sich künftig Lieblingstracks bei Apple Music oder anderen Audio-Apps per Sprache suchen – mit SharePlay können alle Fahrzeuginsassen ihre Songs beisteuern. Das wird Musikfans besonders freuen, ist doch das eigene Auto oft der letzte Rückzugsort und Klangraum, in dem man ungestört ohne Kopfhörer seine Playlists nach Belieben rauf- und runterhören kann, ohne anderen auf die Nerven zu gehen.

auto motor und sport-Podcast
mit Sajjad Khan, Vorstand für Car-IT bei Porsche

Das Ganze funktioniert auch personalisiert: Über Widgets (Vorschau-Ansichten) auf dem Startbildschirm lassen sich etwa Wetter, Terminkalender oder Verkehrsinformationen ablesen, ohne das iPhone entsperren zu müssen. Es gibt zudem die Möglichkeit, die CarPlay-Benutzeroberfläche zu personalisieren und Themes (grafische Elemente) und Layouts festzulegen. Diese Auswahl soll sich künftig wie von selbst an die unterschiedlichen Displayformate der einzelnen Autobauer anschmiegen.

Wer wissen möchte, welche Hersteller mit von der Partie sind, findet auf der Apple-Website bei „CarPlay" unter der Rubrik „Modelle" eine lange Liste: Mehr als 800 Autos unterschiedlicher Marken gehören zum Pool. Einige neue(re) Modelle wie der Genesis GV60, der Hyundai Ioniq 6, der Kia Telluride oder die Mercedes E-Klasse unterstützen zudem auch die digitale Autoschlüssel-Funktion von CarPlay, können also mit dem iPhone ent- und verriegelt werden. Porsche zum Beispiel, wie oben erwähnt, arbeitet an der Integration der nächsten Generation von CarPlay. Der genaue Einsatzzeitpunkt hänge vom weiteren Projektfortschritt ab, so ein Sprecher.

Apple eignet sich so nach und nach weite Bereiche des Fahrzeugs an – die Entwicklung eines eigenen Apple-Autos ist ja gescheitert. Und so wird die schöne neue Autowelt wohl früher oder später zu einem weiteren Bestandteil des Apple-Universums.

Text: Andrea Weller
Fotos: Apple, Rossen Gargolov, Porsche AG, Hersteller

China gegen den Rest der Welt

Nio, MG und Polestar gegen Hyundai, Tesla und Porsche: Wir gehen mit drei chinesischen und drei nichtchinesischen Stromern auf eine 1000-Kilometer-Tour und vergleichen, wie sich die sechs E-Autos auf Langstrecke schlagen.

Wenn es momentan ein wirtschaftspolitisches Aufregerthema gibt, dann handelt es vom Erfolg chinesischer E-Autos in Europa. Während die eine Seite schon das Ende der einheimischen Automobilindustrie verkündet, weil chinesische Autos bei Crashversuchen sehr gut abschneiden, treten an anderen Stellen Probleme zutage: Bei unseren Tests fallen Fahrzeuge chinesischer Fertigung immer wieder durch erstaunliche Schwächen bei Licht, Heizung, Bremsen, Fahrverhalten oder den Assistenzsystemen auf. Und obwohl den Herstellern aus China ein Kompetenzvorsprung bei Akkus zugesprochen wird, enttäuschten viele chinesische Autos mit geringen Ladeleistungen und dadurch zähen Ladevorgängen. Für längere Reisen verheißt das nichts Gutes.

Daher waren wir gespannt, wie sich unsere drei chinesischen Fahrzeuge Nio ET5 Touring, MG4 und Polestar 2 auf Langstrecke gegen Porsche Taycan Cross Turismo, Tesla Model Y und Hyundai Ioniq 6 schlagen. Reichweite und Ladegeschwindigkeit werden schließlich maßgeblich vom Akku bestimmt. Wir fuhren für den Praxistest gut 1000 Kilometer von Stuttgart nach Dresden und wieder zurück. Dabei starteten wir mit 100 Prozent vollem Akku und zapften unterwegs mehrfach Strom nach. Über Nacht in Dresden wurde nicht geladen, um die 1000 km als eine Strecke zu behandeln. Um die Ladezeiten nicht zu sehr in die Länge zu treiben, füllten wir die Akkus unterwegs nur zu rund 80 Prozent. Das Lademanagement aller E-Autos reduziert nämlich die Ladeleistung mit zunehmendem Ladestand (englisch State of Charge, kurz SOC), sodass die letzten 20 Prozent oft länger dauern als die ersten 80 Prozent.

Wir haben den Test in drei Paarungen mit je einem chinesischen und einem vergleichbaren nichtchinesischen Fahrzeug unterteilt: Nio gegen Porsche, Polestar gegen Hyundai und MG gegen Tesla. Unterwegs hielten wir uns exakt an sämtliche Tempolimits, auf unbegrenzten Autobahnabschnitten fuhren wir maximal 140 km/h – außer mit dem Nio und dem Porsche. Die beiden Luxus-Stromer mit ihren großen Akkus durften bis zu 180 km/h fahren.

Trotz Start mit vollem Akku mussten wir für 1000 km Strecke vier bis fünf Mal nachladen

Erschwerte Bedingungen stellten die niedrigen Außentemperaturen von drei bis fünf Grad dar, alles andere als optimal für E-Autos, die viel Energie in die Heizung des Innenraums stecken müssen und zudem mit verzögerten chemischen Prozessen beim Laden zu kämpfen haben. Viele E-Autos heizen ihren Akku bei der Anfahrt auf eine Ladesäule vor, was zwar das Laden beschleunigt, aber auch Energie aus dem Antriebs-Akku und damit Reichweite kostet.

Ebenfalls im Blick hatten wir die Qualität der eingebauten Laderoutenplaner. Das Navigationssystem eines E-Autos muss nicht nur eine Route ans Ziel berechnen, sondern bei nachlassenden Energievorräten mit wenig Umwegen an eine Stromtankstelle entlang der Strecke führen.

Bei unserer Fahrt handelt es sich jedoch nicht um einen vollumfängli-

chen Fahrzeugtest, der alle Kriterien wie Komfort, Platzangebot oder Preis-Leistungs-Verhältnis umfasst, sondern um eine reine Betrachtung der Langstreckentauglichkeit.

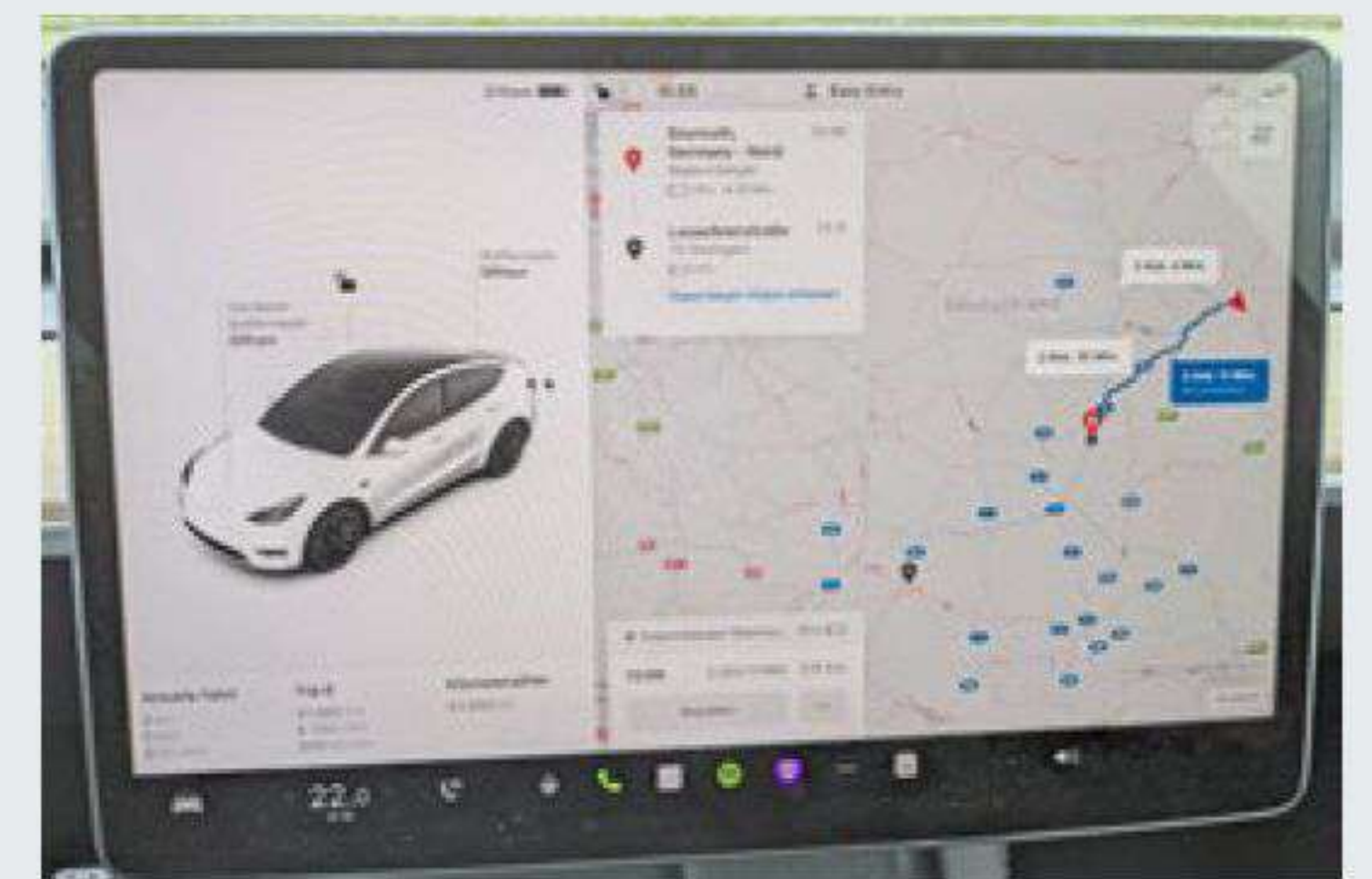
MG trifft auf Tesla

MGs kompakter SUV tritt mit dem größten seiner drei lieferbaren Akkus und damit 77 kWh gegen Teslas Model Y mit etwas weniger Energie im Bauch an (75 kWh). Kein Wunder, dass die Reichweiten bei vollem Akku ähnlich ausfielen: Während der MG nach 278 Kilometern mit 18 Prozent SOC am ersten Lader eintraf, kam der Tesla nach 285 Kilometern ganz in der Nähe mit 19 Prozent SOC am Supercharger an. 300 Kilometer Reichweite mit vollem Akku sind also jeweils drin – kein schlechter Wert angesichts einer entspannten, aber keineswegs extrem sparsamen Fahrweise und niedriger Temperaturen.

Die hohen Ladeleistungen vieler Säulen von bis zu 350 kW konnte der MG nicht nutzen. Mehr als 100 kW flossen nicht

Unterschiede ergaben sich bei der Ladegeschwindigkeit: Der MG schaffte bei keinem der fünf Ladevorgänge über 100 kW Leistung und blieb damit unter den vom Hersteller versprochenen 144 kW. So benötigte er knapp 37 Minuten, um den Akku von 18 bis 82 Prozent zu füllen. Der Tesla blieb ebenfalls unter seinen Werksangaben von 250 kW Ladeleistung, stieg unter identischen Bedingungen immerhin mit rund 150 kW in den Ladevorgang ein und benötigte 31 Minuten bis 82 Prozent. Da das Model Y zudem ähnlich sparsam fuhr, ergab sich hieraus eine Ladegeschwindig-

MG gegen Tesla

Bei Reichweite und Verbrauch kann der MG4 gut mit Teslas Model Y mithalten, nicht jedoch beim Laden. Mehr als 438 km/h Ladegeschwindigkeit waren nicht drin, ein eher mäßiger Wert. Der Tesla lag hingegen immer bei über 500 km/h und gewinnt dieses Duell auch dank seines guten Ladeplaners.

Das MG-Infotainment (links) bietet keinen Laderoutenplaner und zwingt bei Stromknappheit zur manuellen Suche via Navi oder Handy-App – das ist vor allem dann umständlich, wenn man allein fährt. Tesla hingegen lotst bei knappen Energievorräten automatisch zum nächsten Supercharger, was im Test sehr gut funktionierte

Tesla Model Y
121 min Ladedauer
Preis: 58 490 Euro
max. Ladeleistung: 250 kW
max. Reichweite laut WLTP: 514 km

MG4
148 min Ladedauer
Preis: 45 900 Euro
max. Ladeleistung: 144 kW
max. Reichweite laut WLTP: 520 km

Preis: 58775 Euro
max. Ladeleistung: 205 kW
max. Reichweite laut WLTP: 593 km

Polestar 2
129 min
Ladedauer

Preis: 61100 Euro
max. Ladeleistung: 233 kW
max. Reichweite laut WLTP: 583 km

Hyundai Ioniq 6
74 min
Ladedauer

keit von 565 km/h zu 404 km/h beim MG. Der km/h-Wert steht in diesem Fall nicht für das Fahr-, sondern das Ladetempo (Näheres auf Seite 98).

Beim zweiten Ladestopp erreichte der MG mit 438 km/h seine höchste Ladegeschwindigkeit auf dieser Tour, während der Tesla seinen Anfangswert zwar nicht mehr toppte, dafür jedoch bei allen vier Ladestopps immer über 500 km/h erreichte. Obwohl auch der Tesla unter den Erwartungen blieb, geht der Sieg beim Laden an das Model Y.

Das größte Manko des MG ist jedoch der fehlende Laderoutenplaner. Sein Navi berechnet lediglich die Route ans Ziel. Schwindet der Energievorrat, muss manuell über eine Handy-App nach Ladesäulen gefahndet werden – keine überzeugende Lösung. Zur Sicherheit steuerte unser Testfahrer auf der Rücktour daher lieber bei noch recht hohem SOC an den Lader und verschenkte so Fahrzeit. Auf das Testergebnis hat dies jedoch keinen Einfluss, da wir nur den besten Ladevorgang bewerten.

Bei Tesla gehört eine ausgeklügelte Laderoutenplanung hingegen von Anfang an zum Gesamtpaket, ebenso wie ein dichtes Netz an leistungsstarken Superchargern. Da lässt es sich verkraften, dass der Laderoutenplaner keine Ladesäulen anderer Betreiber berücksichtigt, selbst wenn diese noch besser gelegen sein sollten.

Polestar gegen Hyundai

Bei Polestar handelt es sich um eine chinesisch-schwedische Kooperation von Geely und Volvo, bei der Geely

Polestar vs. Hyundai

Seine enorme Ladegeschwindigkeit macht den Hyundai Ioniq 6 zu einem sehr guten Langstreckenstromer. Der Polestar kam mit vollem Akku auf eine ähnliche Reichweite, er stand jedoch auf der 1000-Kilometer-Strecke insgesamt fast eine Stunde länger am Lader und verliert dadurch das Duell gegen den Hyundai.

Polestar setzt auf eine Google-Maps-Navigation (links), die um eine Ladeplanung erweitert wurde. Im Test machte sie vor Fahrtantritt gute Vorschläge zum Zwischenladen, rechnete allerdings nach erhöhtem Stromverbrauch im Stau nicht schnell genug um. Hyundais Ladeplaner neigte zum verfrühten Nachladen und verschenkte dadurch Reichweite und Fahrzeit. Ein Ignorieren der Vorschläge führte immerhin zu einer schnellen Neukalkulation

Bei Stromern bestimmt der Akku den Zeitpunkt von Reiseunterbrechungen, bei Verbrennern ist es der Magen

die Mehrheit gehört. Der Polestar 2 mit 79-kWh-Batterie nutzt daher viel chinesische Technik, weswegen wir ihn für die Fahrt hinzugezogen haben. Zu tun bekommt es die E-Limousine mit dem Hyundai Ioniq 6, der seinen 77-kWh-Akku in eine äußerst aerodynamische Karosserie packt.

Mit zu 100 Prozent geladenem Akku lagen die Reichweiten bis zur ersten Ladepause hier wie da bei rund 280 Kilometern und damit auf dem Niveau der SUV von MG und Tesla. Beim ersten Ladestopp von 14 Prozent SOC auf 84 Prozent spielte der 800-Volt-Antrieb von Hyundai jedoch seine Trümpfe aus: In 20 Minuten saugte er 247 Kilometer Reichweite ein, was einer Ladegeschwindigkeit von 741 km/h und damit dem Bestwert in diesem Test entspricht. Zudem lag er bei allen Ladesäulen-Besuchen nie unter 500 km/h. Die Ladegeschwindigkeit des Hyundai ist jedoch nicht ohne Weiteres mit der von Porsche und Nio vergleichbar, die durch unser absichtliches Schnellfahren einen spürbar höheren Verbrauch aufweisen. Der Verbrauch fließt schließlich ebenfalls in die Ladegeschwindigkeit ein.

Der Polestar benötigte bei seinem besten Ladevorgang 36 Minuten, um von 14 auf 80 Prozent zu laden, und damit fast doppelt so lang wie der Hyundai. Mehr als eine Ladegeschwindigkeit von 425 km/h schaffte er nie und lud damit ähnlich langsam wie der ebenfalls trödelige MG. ▷

Der Porsche heizt seine Batterie bei der Anfahrt zur Ladesäule vor, was das Stromtanken beschleunigt

Nio vs. Porsche

Der Nio ET5 gewinnt, da er schneller lud als erwartet und zudem von Akku-Tauschstationen profitierte. Das höhere Reisetempo dieser Paarung schlug beim Taycan besonders stark auf die Reichweite, zudem schaffte er es nicht immer, an seine höchste Ladegeschwindigkeit heranzukommen.

Der Routenplaner im ET5 neigt zu etwas verfrühten Ladestopps, er lotst den ET5 jedoch auch zu Nios Akku-Tauschstationen. Über den besten Routenplaner aller sechs Stromer verfügt der Taycan, der zwischen 10 und 20 Prozent SOC zum Lader führt und unterwegs mit rascher Neukalkulation auf Unwägbarkeiten reagiert

Preis: 103 254 Euro
max. Ladeleistung: 270 kW
max. Reichweite laut WLTP: 490 km

Porsche Taycan 4 Cross Turismo
79 min Ladedauer

Preis: 68 500 Euro
max. Ladeleistung: 180 kW
max. Reichweite laut WLTP: 560 km

Nio ET5 Touring
75 min Ladedauer

Die aufsummierten Ladezeiten für die gut 1000 km lange Gesamtstrecke unterscheiden sich daher in keiner Paarung so stark: Während der Polestar auf eine reine Ladezeit von 129 Minuten kam, stand der Hyundai zusammengerechnet nur 74 Minuten.

Bei der Ladeplanung setzt Polestar auf ein System von Google. Dieses erzeugte zwar beim Start plausible Vorschläge für Ladestopps, war während der Fahrt jedoch oft nicht in der Lage, auf Abweichungen wie höhere Verbräuche zu reagieren, und hielt zu lang an den anfangs vorgeschlagenen Ladern fest. Hyundai hat erst seit Kurzem einen eigenen Ladeplaner in seine E-Fahrzeuge integriert. Etwas Feinschliff würde ihm allerdings guttun, da er den Ioniq 6 meist bei einem zu hohen SOC von 30 bis 40 Prozent an den Lader schickte und damit Ladegeschwindigkeit verschenkte.

Nio ET5 vs. Porsche Taycan

Bei unseren Sport-Kombis schlug nicht nur die Kälte, sondern auch das höhere Tempo auf die Reichweite durch. Auf unbeschränkten Autobahnabschnitten war die Vorgabe, bis zu 180 km/h schnell zu fahren, soweit es der Verkehr zuließ. Und siehe da, unter diesen Bedingungen leerte der Nio seinen 90-kWh-Akku binnen 289 Kilometern von 100 auf 17 Prozent SOC, der Porsche saugte seinen 84 kWh großen Akku gar binnen 239 Kilometern auf 18 Prozent SOC. Wir waren allerdings noch mit dem Vorgängermodell des Taycan unterwegs, der in unserer Redaktion gerade einen Dauertest absolviert. Anfang 2024 hat Porsche den Taycan umfangreich überarbeitet und ihm einen 97 kWh großen Akku spendiert.

Beim ersten Ladevorgang enttäuschte der Taycan, obwohl er laut Werksangaben mit bis zu 270 kW die höchste Ladeleistung aller sechs Stromer aufweist und seinen Akku bei der Anfahrt zur 300-kW-Stromtankstelle vortemperierte. Dies passierte automatisch, da die Station vom Porsche-eigenen Laderoutenplaner ausgesucht wurde, der insgesamt einen sehr guten Eindruck hinterließ. So lenkte er den Porsche stets mit einem SOC von 10 bis 20 Prozent an den Lader, um den Akku in einem möglichst günstigen SOC-Fenster mit Strom zu versorgen.

Aus unerfindlichen Gründen dauerte es dennoch 22 Minuten, bis die Batterie wieder zu 80 Prozent gefüllt war, was eine Ladegeschwindigkeit von 431 km/h bedeutet. Beim zweiten Mal Stromzapfen mit ebenfalls vorkonditioniertem Akku kam er auf 675 km/h und erreichte hier seinen besten Wert. Der Nio schaffte hingegen bei allen Ladeversuchen über 550 km/h und blieb in der Spitze mit 639 km/h nur knapp hinter dem Porsche.

Doch der ET5 kann noch mehr: Als einziger Hersteller setzt Nio für die Langstrecke nicht nur aufs Schnellladen, sondern auf den Wechsel des Akkus. Hierfür baut der chinesische Hersteller in Europa ein Netz von Akku-Tauschstationen auf. In Deutschland sind zwar erst 15 davon in Betrieb, doch eine davon liegt in Aurach an der A6 und damit direkt an unserer Route. Der Routenplaner im ET5 wählte die Station auf der Rückfahrt selbstständig aus, mit einem SOC von 32 Prozent rollten wir in die Wechselstation. Binnen sechs Minuten bekamen wir von der vollautomatischen Station einen neuen Akku mit 91 Prozent SOC in den Unterboden geschraubt. Das macht eine Ladegeschwindigkeit von 2050 km/h.

Mit weniger Restenergie im Bauch und einem geringeren Verbrauch durch gemütlicheres Fahren sind sogar noch höhere Ladegeschwindigkeiten möglich, da der Tauschvorgang unabhängig vom Rest-SOC immer ca. sechs Minuten dauert. Die Möglichkeit des Batterietausches bietet Nio allerdings nur für Kunden an, die den Akku mieten, was beim 100-kWh-Speicher 289 Euro pro Monat kostet, den Kaufpreis des ET5 jedoch um 21 000 Euro verringert.

Sämtliche Lade- bzw. Tauschzeiten addiert, kamen Porsche und Nio mit 79 bzw. 75 Minuten fast auf gleich lange Zwangspausen. Dass der ET5 nicht mehr von seinem Akku-Tausch profitieren konnte, liegt daran, dass er sich einen zu rund einem Drittel gefüllten Akku entnehmen ließ und mit über 100 km mehr Restreichweite im Ziel ankam als der Porsche. Obwohl der Laderoutenplaner im Nio nicht so gut funktionierte wie der im Porsche und teils schon unnötig früh Ladevorgänge vorschlug, geht der Sieg in dieser Paarung an China.

Der Ioniq 6 kann beim Laden mit dem Taycan mithalten

74 bis 148 Minuten betrug die Bandbreite der addierten Ladezeiten auf 1000 km

Fazit: Keine Pauschalurteile

Während China die Duelle MG gegen Tesla und Polestar gegen Hyundai verliert, gewinnt Nio den Langstreckenvergleich gegen Porsche. Vom Herkunftsland pauschal auf die Reise-Qualität des Fahrzeugs zu schließen, verbietet sich also. Über alle Paarungen hinweg unterschieden sich die Ladezeiten um Faktor zwei! Für die 1000 Kilometer standen wir 74 bis 148 Minuten am Charger. Was sonst noch auffiel: Das höhere Reisetempo des Nio und des Porsche führte zu deutlichen Reichweiten-Einschränkungen. Wer wenig Zwischenstopps einlegen will, sollte sich daher zügeln und um die 120 km/h als Reisetempo anpeilen. Bei den Ladeplanern gibt es zudem noch viel Luft nach oben. So richtig überzeugen konnte hier nur Porsche.

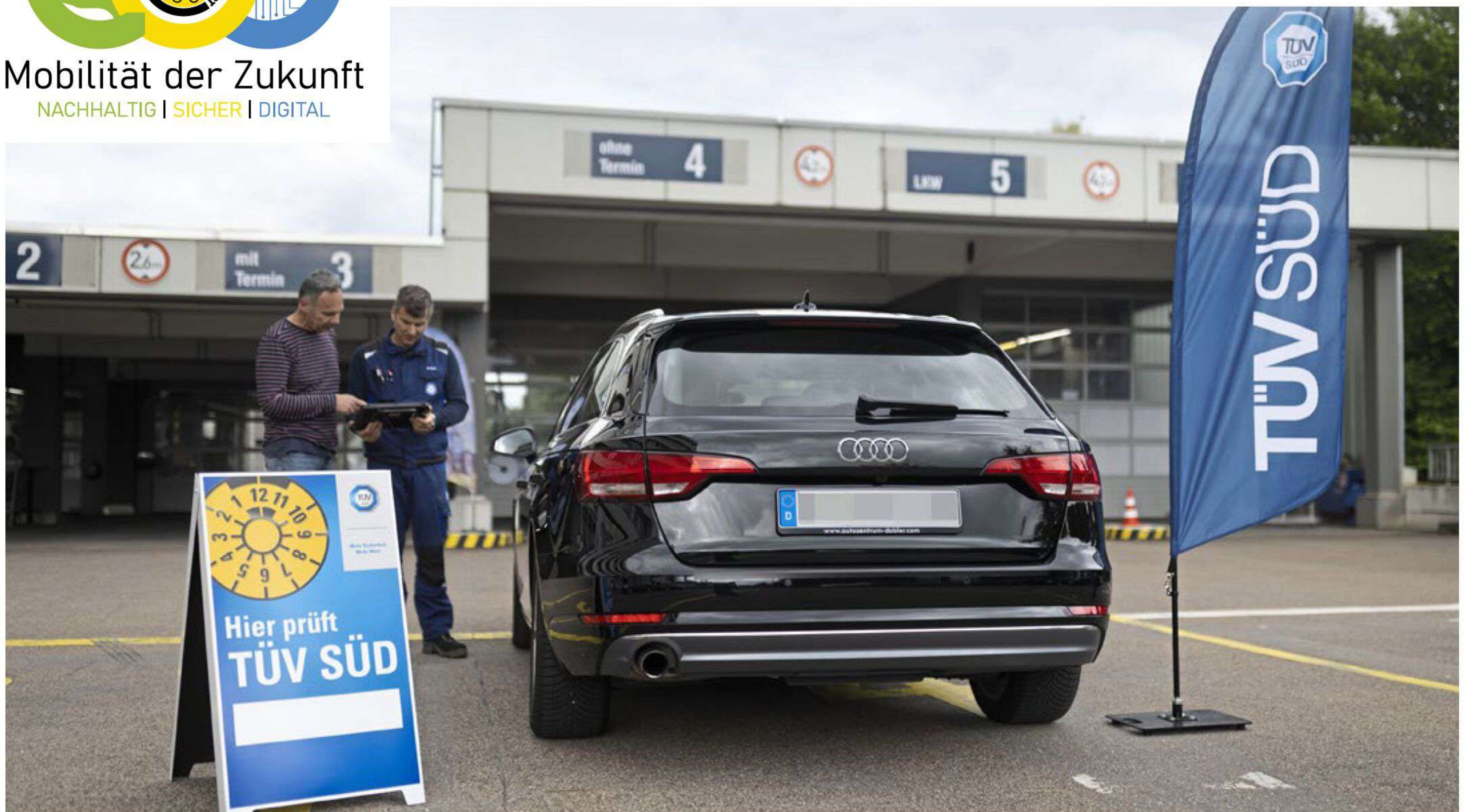
Text: Dirk Gulde
Fotos: Alexander Roller, Dirk Gulde, Dino Eisele, Henning Busse, Sandro Vitale, Carina Belluomo

Ladetempo in km/h

Die Ladegeschwindigkeit in km/h gibt an, wie viele Kilometer frische Reichweite ein E-Auto durchschnittlich in einer Stunde Ladezeit aufnehmen kann: Lädt ein Stromer beispielsweise in 30 Minuten am Schnelllader 40 kWh Energie nach und hat einen Verbrauch von 20 kWh/100 km, dann nimmt er in dieser halben Stunde 200 km Reichweite auf. Seine durchschnittliche Ladegeschwindigkeit beträgt damit 400 km/h. Meist bezieht sich die Vergleichsgröße auf Ladestände (SOC) zwischen 10 und 80 Prozent, innerhalb derer Akkus besonders schnell laden.

DATEN & MESSWERTE

Fahrzeugtyp		MG4 Extended Range	Tesla Model Y Perform. AWD	Polestar 2 Dual Performance	Hyundai Ioniq 6 239 4WD	Nio ET5 Touring	Porsche Taycan 4 Cross Turismo
Preis	Euro	45 900	58 490	58 775	61 100	68 500	103 254*
preisgünstigste Version mit gleicher Akku-Größe	Euro	–	52 490	54 475	54 000	–	–*
Leistung (PS)	PS	245	534	467	325	489	476
Batteriekapazität (nutzbar)	kWh	77	75	79	77,4	90	83,7
max. Ladeleistung	kW	144	250	205	233	180	270
im Test gefahrene Maximalgeschwindigkeit	km/h	140	140	140	140	180	180
prognostizierte Reichweite bei 100 % SOC**		393	467	390	427	509	236
ERSTER LADESTOPP							
zurückgelegte Strecke ab Start**	km	278	285	279	287	289	239
SOC vor bzw. nach dem Laden**	%	18–82	19–82	14–80	14–84	17–83	18–80
Ladedauer	min	37	31	36	20	23	22
beim Laden zugeführte Reichweite**	km	249	292	255	247	245	158
Ladegeschwindigkeit	km/h	404	565	425	741	639	431
ZWEITER LADESTOPP							
zurückgelegte Strecke ab Start**	km	470	524	478	514	516	401
SOC vor bzw. nach dem Laden**	%	21–80	10–80	19–80	12–82	13–81	19–80
Ladedauer	min	30	39	35	26	23	16
beim Laden zugeführte Reichweite**	km	219	326	235	223	233	180
Ladegeschwindigkeit	km/h	438	502	403	515	608	675
DRITTER LADESTOPP							
zurückgelegte Strecke ab Start**	km	573	754	698	730	717	586
SOC vor bzw. nach dem Laden**	%	54–83	12–81	11–80	14–84	11–80	11–80
Ladedauer	min	25	37	40	22	23	19
beim Laden zugeführte Reichweite**	km	108	327	263	218	219	174
Ladegeschwindigkeit	km/h	259	530	395	595	571	549
VIERTER LADESTOPP							
zurückgelegte Strecke ab Start**	km	728	892	895	967	871	779
SOC vor bzw. nach dem Laden**	%	37–81	36–64	19–60	16–41	32–91	13–80
Ladedauer	min	28	14	18	6	6***	18
beim Laden zugeführte Reichweite**	km	157	131	155	67	205	180
Ladegeschwindigkeit	km/h	336	561	517	670	2050	600
FÜNFTER LADESTOPP							
zurückgelegte Strecke ab Start**	km	890	–	–	–	–	980
SOC vor bzw. nach dem Laden**	%	35–80	–	–	–	–	20–37
Ladedauer	min	28	–	–	–	–	4
beim Laden zugeführte Reichweite**	km	162	–	–	–	–	68
Ladegeschwindigkeit	km/h	347	–	–	–	–	1020
ANKUNFT ZIEL							
Gesamtstrecke ab Start**	km	1024	1034	1028	1012	1011	1019
Durchschnittsverbrauch**	kWh/100 km	22,4	22,6	23,5	23,1	25,8	25,5
Restreichweite am Ziel**	km	177	128	90	100	187	79
reine Ladezeiten gesamt	min	148	121	129	74	75	79
BEWERTUNG							
Reichweite bei 100 % SOC	0–5 Sterne	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆	★★☆☆☆
maximale Ladegeschwindigkeit****	0–5 Sterne	★★☆☆☆	★★★☆☆	★★☆☆☆	★★★★★	★★★★☆	★★★★☆
Ladezeiten gesamt	0–5 Sterne	★★☆☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Qualität Laderoutenplaner	0–5 Sterne	☆☆☆☆☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★☆	★★★★★
GESAMTWERTUNG	**0–5 STERNE**	★★☆☆☆	★★★½☆	★★★☆☆	★★★★½	★★★★½	★★★★☆

* neues Modell verfügbar; ** Bordcomputer-Werte; *** Akku-Tausch; **** gewertet wird der beste Ladevorgang im Bereich 10–80 % SOC

Reifeprüfung

Sie fühlen sich urlaubsreif, aber ist es der frisch erworbene Gebrauchtwagen ebenso? Vor dem Start in die Ferien empfiehlt sich ein gründlicher Check des noch unbekannten Autos. Wir zeigen, worauf es ankommt, damit Sie sicher am Urlaubsziel ankommen – ohne auf dem Weg dorthin wegen einer vermeidbaren Panne in einer Werkstatt zu stranden.

Die schönste Zeit des Jahres möchte man am Meer, im Hotelpool oder in den Bergen verbringen. Aber garantiert nicht am Haken eines Abschleppwagens, weil der neu erstandene Gebrauchtwagen technisch doch nicht so glänzend dasteht, wie es der frisch polierte Lack suggeriert. Das Risiko solch unliebsamer Urlaubserlebnisse mit dem noch unbekannten Gefährt lässt sich jedoch mithilfe eines gründlichen Vorabchecks aller wichtigen Baugruppen deutlich reduzieren.

Etliche Prüfpunkte können sogar von technisch weniger Bewanderten selbst erledigt werden. Orientieren Sie sich an unserer Checkliste auf Seite 105!

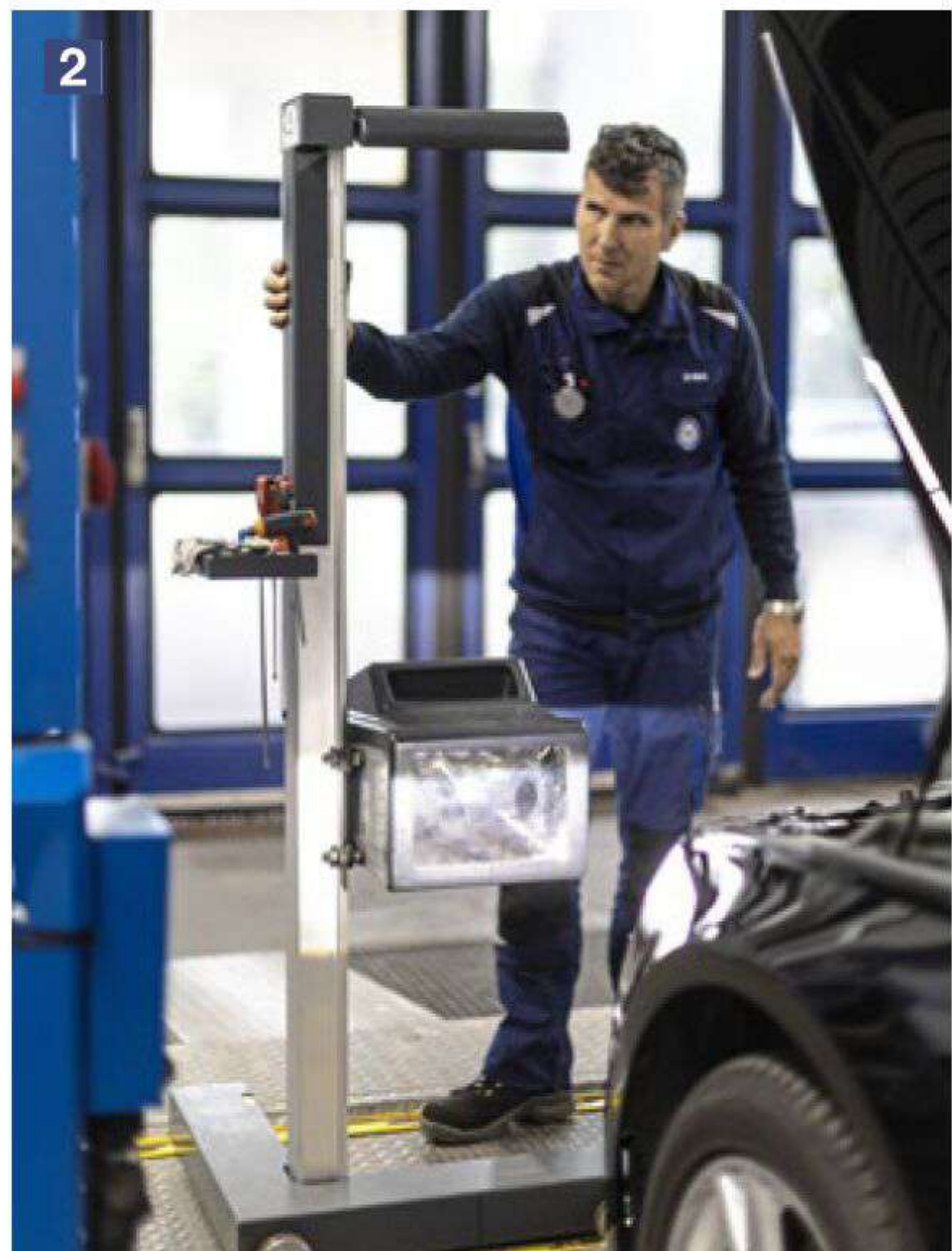
Sie möchten diese Arbeiten doch lieber einem Profi überlassen? Kein Problem. Viele Werkstätten, aber auch Prüforganisationen wie in unserem Fall der TÜV Süd bieten solche von der Hauptuntersuchung unabhängigen Gebrauchtwagen-Checks für Privatkunden an. Der Vorteil: Hier können auch solche Kontrollen rasch erledigt werden, die entweder eine Hebebühne, spezielle Vorrichtungen wie etwa einen Bremsenprüfstand oder einfach tieferes Fachwissen erfordern.

Wir haben dem TÜV-Süd-Prüfer Markus Steck am Standort Filderstadt beim Gebrauchtwagen-Check eines Audi A4 Avant über die Schulter geschaut. Der Profi beginnt mit dem Abgleich der Fahrgestellnummer und dem Auslesen des Fehlerspeichers. Er checkt Türen, Schlösser und Scharniere, dann plumpsen die Vorderräder des Kombi in die Rollen des Bremsenprüfstands – alles Weitere sehen Sie auf den folgenden Seiten. Wer hier Überschneidungen mit den Prüfpunkten der HU erkennt, liegt richtig. Je nach Zusatzmodul umfasst der Gebrauchtwagen-Check zudem Kontrollen von Karosserie und Lack oder von reinen Funktionseinrichtungen.

Mit Ausnahme des zu niedrigen Ölstands bescheinigt Markus Steck unserem Fotomodell am Ende die Urlaubsreife. Gut so, denn die Fahrt über die Alpen in den Süden, voll bepackt, bei Hitze und Stau, ist ein Stresstest für jedes Auto. Also, machen Sie es wie der A4-Eigner: lieber die Checkliste abhaken als das Auto am Haken!

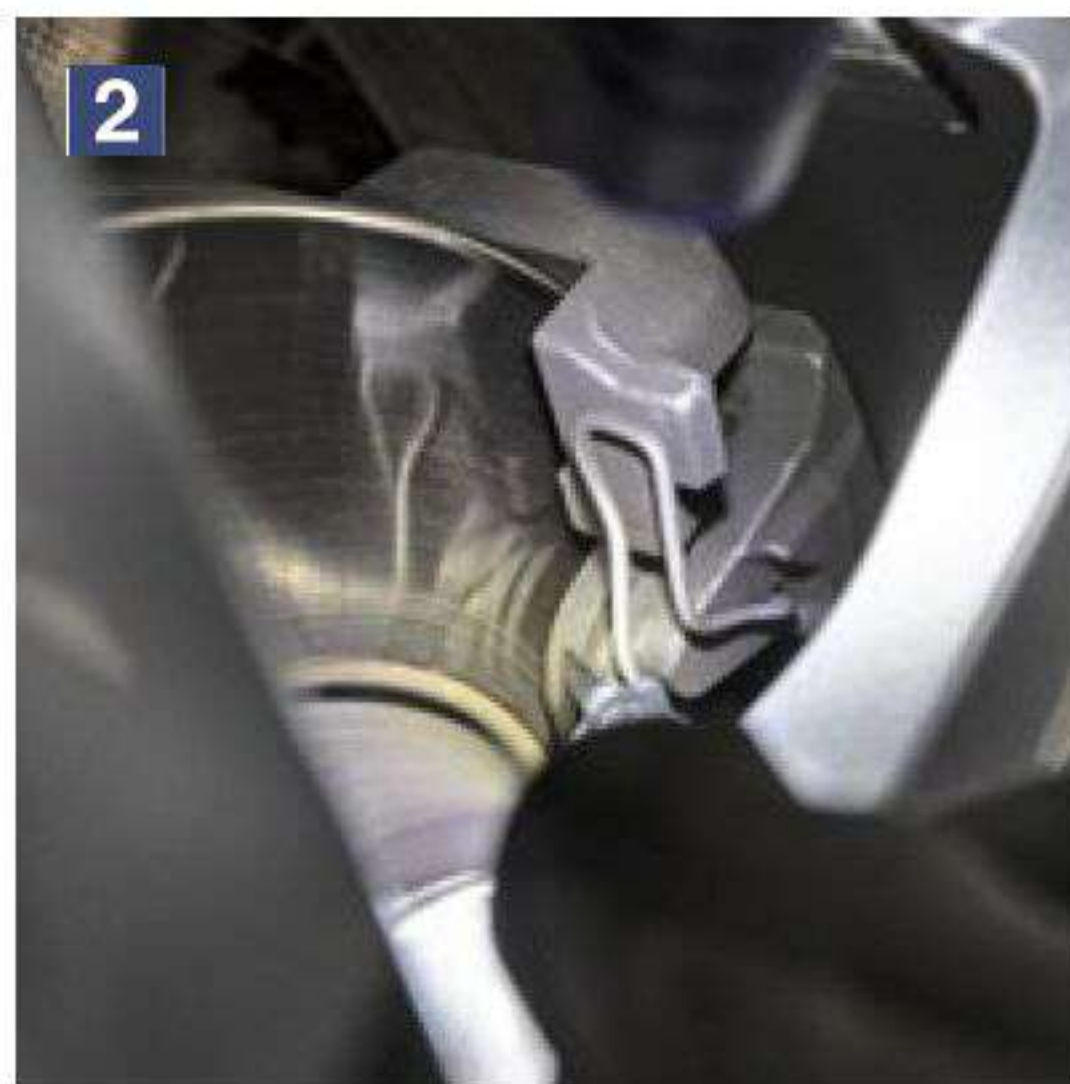
Text: Uli Holzwarth
Fotos: Rossen Gargolov, Hans-Dieter Seufert

Beleuchtung

1 Die Funktionskontrolle von Scheinwerfern, Rückleuchten, Blinkern und Kennzeichenbeleuchtung gehört zum Standardrepertoire jeder HU. Sie darf natürlich auch beim Check vor der Urlaubsreise nicht fehlen, zumal man dies mit einem Helfer problemlos selbst bewältigen kann. 2 Die korrekte Einstellung ist eher Werkstattsache, wird dort aber mit Messgeräten zügig erledigt

Bereifung

1 Die Bereifung kann man auch selbst mittels Wagenheber kontrollieren, eine Hebebühne erleichtert diese Aufgabe jedoch stark. Der prüfende Blick gilt nicht nur der Profiltiefe oder Fremdkörpern in der Lauffläche, sondern auch möglichen Beschädigungen der Flanken durch harte Bordsteinkontakte. Darunter leiden auch Spur- und Sturzeinstellung, oft erkennbar an einseitig abgefahrenen Reifen. Dann braucht es eine Achsvermessung. 2 Einfluss auf die Fahrsicherheit hat auch das Alter der Reifen, ablesbar am DOT-Produktionscode. Die ersten beiden Ziffern stehen für die Produktionswoche, die beiden hinteren für das Herstellungsjahr. Hierauf auch beim Ersatzrad achten! 3 Bei Autos ohne Ersatzrad muss das Reifenreparaturset komplett sein, also mit Kompressor und noch verwendbarem Dichtmittel (Ablaufdatum!)

Vorgeschriebenes Zubehör

1 In vielen Autos ist ein fester Platz zum Verstauen von Warndreieck und Verbandkasten vorgesehen. Den sollte man kennen – und dabei gleich auch mal nachschauen, ob das Warndreieck unversehrt und einsatzbereit ist. 2 Beim Verbandkasten geht es um die Vollständigkeit des Inhalts und dessen Ablaufdatum, das nicht überschritten sein darf. 3 Für alle Insassen sind Warnwesten mitzuführen. Achtung, in vielen Urlaubsländern gibt es hierzu eigene Vorschriften!

Bremsanlage

1 Über die Bedeutung einer ordnungsgemäß funktionierenden Bremsanlage muss wohl nicht diskutiert werden, weshalb im Zweifel immer der Werkstattprofi zu entscheiden hat. Der kann den Zustand der Bremsflüssigkeit überprüfen und das Hydraulikfluid bei Überalterung austauschen. 2 Wie es um den Verschleiß von Bremsscheiben und -belägen bestellt ist, kann dagegen jeder selbst ganz einfach mithilfe einer Taschenlampe feststellen. 3 Die gleichmäßige Wirkung offenbart hier der Bremsenprüfstand

„Die häufigsten Mängel, die wir bei Gebrauchtwagen-Checks entdecken, betreffen die Bremsanlage"

Markus Steck, TÜV-Süd-Prüfer am Standort Filderstadt

Antrieb/Kühlsystem

1 Auf der Suche nach Undichtigkeiten im Motorraum: Hier geht der TÜV-Experte möglichem Ölverlust an Motor und Getriebe auf die Spur. Schwitzt eine Dichtung, tropft es aus einer Verbindung? Von oben betrachtet ist alles in Ordnung. 2 Auch Lecks im Kühlsystem gilt die Aufmerksamkeit. Der korrekte Kühlflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter passt zur ergebnislosen Fahndung nach Kühlwasserverlust: Kühler, Schläuche und deren Schellen sind okay. 3 Beim Blick von unten bestätigt sich der positive Eindruck: Motor, Getriebe und alle Manschetten (Lenkung, Antriebswellen) sind dicht. 4 So sollte man keinesfalls in den Urlaub starten: Trotz lückenloser Wartung entdeckt Markus Steck einen zu niedrigen Ölstand, vor dem die Bordelektronik allerdings noch nicht gewarnt hat

TÜV Süd Auto Privat Check

Eine der Dienstleistungen, die der TÜV Süd Privatkunden anbietet, ist der modular aufgebaute Auto Privat Check. Hier kann man sein gebrauchtes Auto von den Experten überprüfen lassen, wovon sowohl Verkäufer Gebrauch machen können als auch jene, die gerade ein Secondhand-Auto frisch erstanden haben. Das Basispaket für 29,50 Euro umfasst unter anderem Lenkung, Bremsen, Fahrwerk, Getriebe und Achsantrieb. Das Zusatzmodul 1 berücksichtigt für einen Aufpreis von 18,50 Euro neben Karosserie- und Lackschäden auch Türen, Schlösser und Scharniere, Räder, Reifen und die Abgasanlage. Ebenfalls 18,50 Euro kostet das Optionspaket 2 mit Checks von Verglasung, Beleuchtung, Innen- und Motorraum. Abschließend erhält man eine Dokumentation, die diese Checks bescheinigt.

Sicherheitsgurte

Die Rückhaltesysteme müssen auf allen Plätzen ihrer Aufgabe nachkommen. Das gelingt nur, wenn die Gurte keinerlei Beschädigungen aufweisen und sowohl die Aufrollmechanik als auch die Gurtschlösser in Ordnung sind

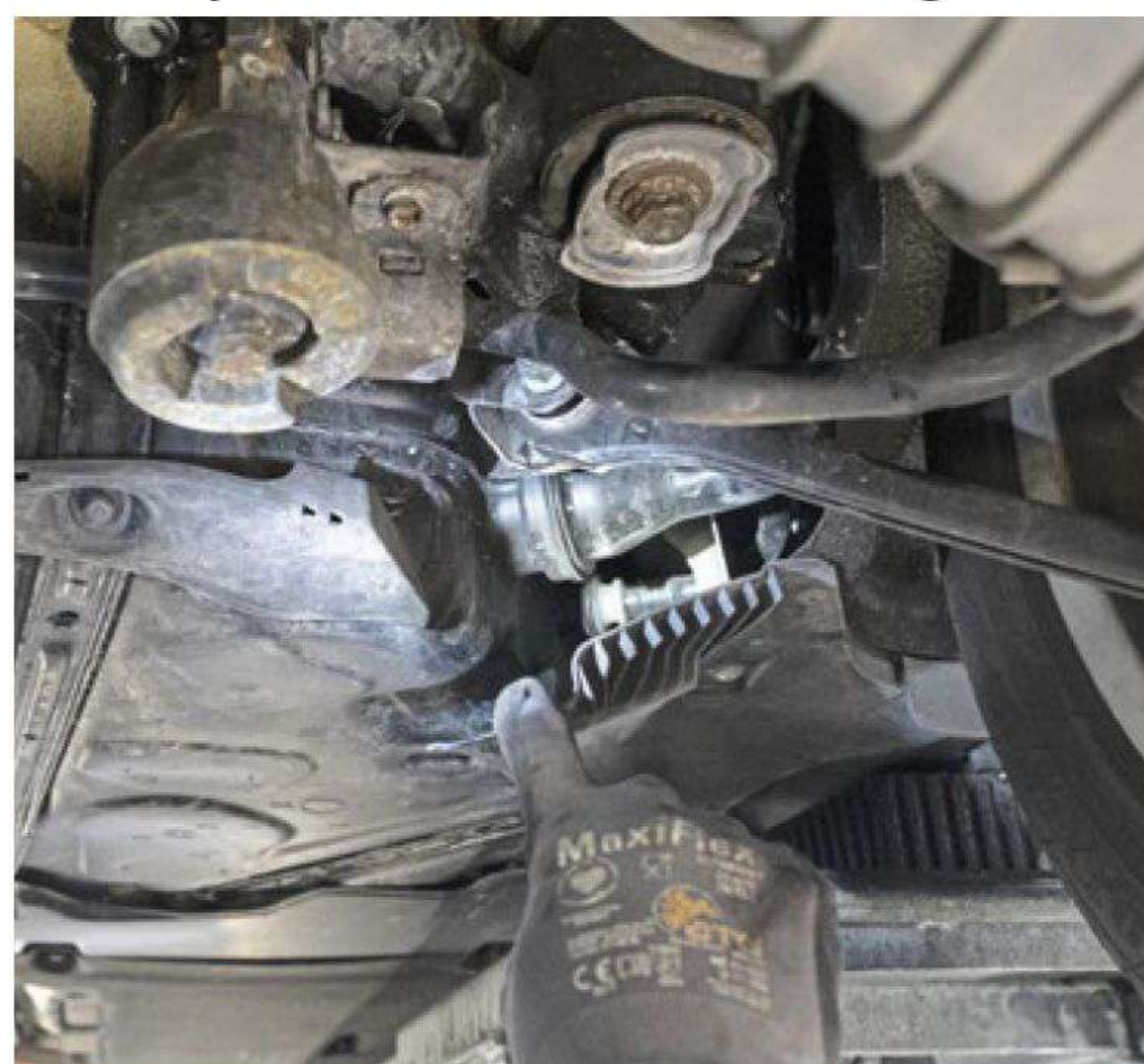
Lenkung/ Fahrwerk/ Federung

1 Hier checkt Markus Steck mittels kräftiger Bewegungen, ob die Traggelenke und Spurstangen der Vorderachse Spiel aufweisen. 2 Mit festem Griff an die Feder lassen sich bei entlastetem Vorderrad Windungsbrüche entlarven – alles okay! Ölverlust oder ein rostiger Federteller sind ebenfalls kein Thema. 3 An der Hinterachse hilft ein Spiegel bei der Fehlersuche

Scheibenwischer/ Scheibenwaschanlage

1 Wenn die Scheibenwischer Schlieren ziehen oder geräuschvoll über die Scheibe rubbeln, sind die Gummis der Wischblätter am Ende. Die bügellosen Flachbalkenwischer lassen sich nur komplett gegen Neuware ersetzen. 2 Funktionstest von Pumpe und Spritzdüsen: Ist ausreichend Druck vorhanden, zielen die Düsen auf die richtigen Stellen?

Kraftstoffversorgung

Leckende Kraftstoffleitungen sind ein Sicherheitsrisiko. Daher sollte man gerade bei einem neu erworbenen Gebrauchtwagen auf Nummer sicher gehen, dass nirgendwo Kraftstoff austritt, insbesondere nicht leicht entzündliches Benzin. Also heißt es, den gesamten Weg des Sprits vom Einfüllstutzen über die Verbindung des Füllrohrs zum Tank (Foto) und den Tank selbst auf Beschädigungen zu kontrollieren. Die Leitungen vom Tank zum Motorraum und dortselbst sind ebenfalls einen Blick wert. Am Unterboden verstecken sie sich jedoch oft hinter Verkleidungen

Fehlerspeicher auslesen

Über die On-Board-Diagnose-Schnittstelle jedes Autos lässt sich der Fehlerspeicher der Bordelektronik auslesen. Von Bedeutung sind hier vor allem sicherheitsrelevante und abgasrelevante Fehler. Letztere können etwa die Motorsteuerung, die Lambdasonden oder die Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen betreffen. Zu den sicherheitsrelevanten Fehlern gehören unter anderem ABS- und ESP-Einträge sowie alles, was die Rückhaltesysteme (Airbags, Gurtstraffer) betrifft. Beim A4: kein Befund

Diese Arbeiten sollte man nicht aufschieben

Festgestellte Mängel am neuen Gebrauchten möglichst noch vor dem Urlaub beheben lassen.

1 Tauschkandidat Nummer eins: Pollenfilter kosten nicht die Welt und sollten daher nach dem Kauf eines Gebrauchtwagens stets gewechselt werden, da sich hier auch Schimmel ausbreiten kann. 2 Sie haben bereits bei der Probefahrt festgestellt, dass die Kupplung schwächelt, und dies bei den Preisverhandlungen berücksichtigt? Dann sollten Sie den Austausch keinesfalls aufschieben, sondern die Reparatur noch vor der Urlaubsreise in Auftrag geben. 3 Selbiges gilt für den Zahnriemen, wenn das Wechselintervall schon deutlich überschritten wurde. Was häufig bei wenig gefahrenen Fahrzeugen aus Seniorenhand der Fall ist, die ja gerade deswegen bei Gebrauchtkäufern gefragt sind

Elektrik

1 Die Funktionskontrolle der elektrischen Helfer wie Fensterheber, Außenspiegel oder Schiebedach kann jeder selbst erledigen – sie sollte eigentlich schon bei der Besichtigung des Gebrauchten erfolgt sein. **2** Geprüft werden sollten ebenfalls die Funktionen des Infotainment-Systems und der diversen Einstellmöglichkeiten, die moderne Autos heutzutage bieten

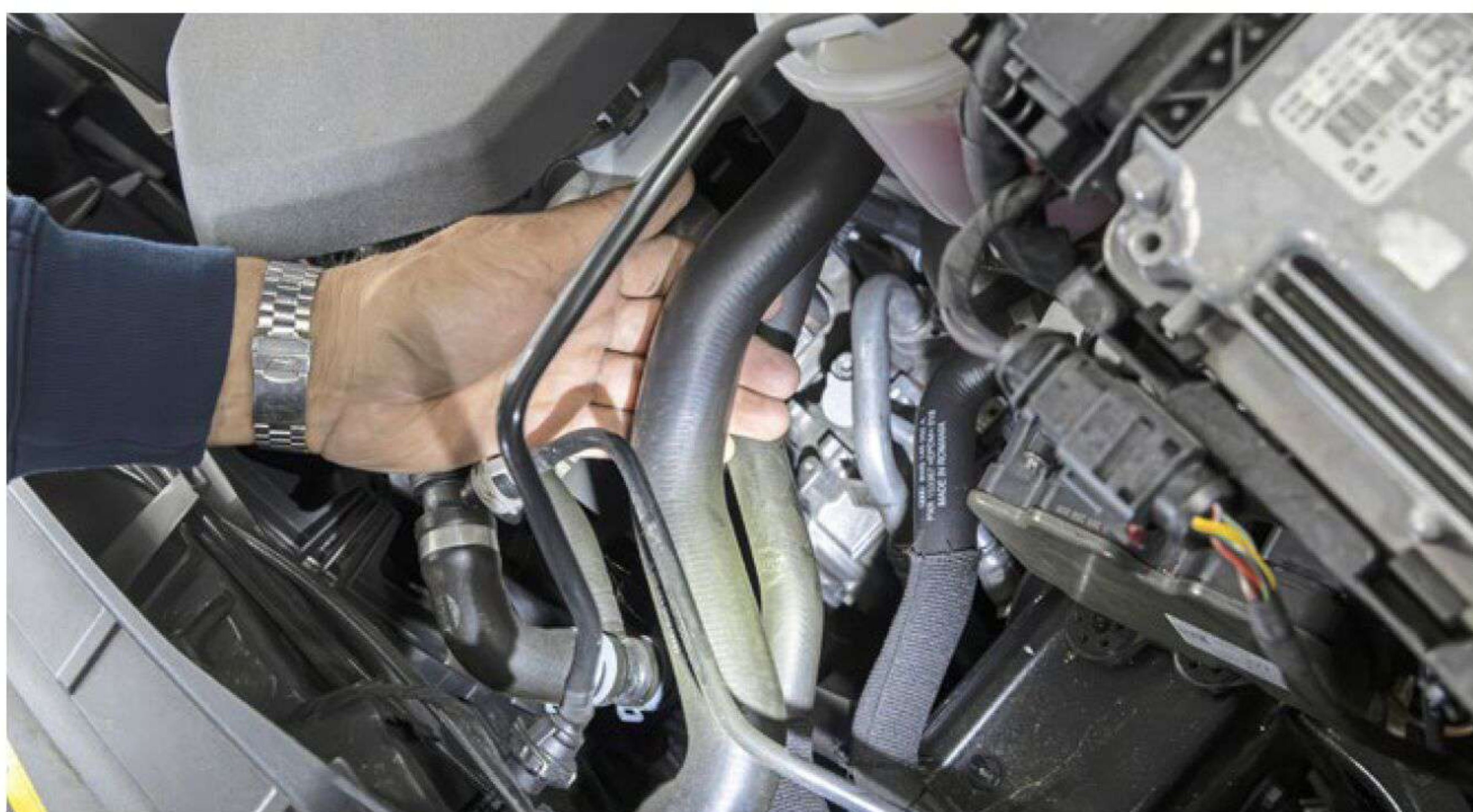
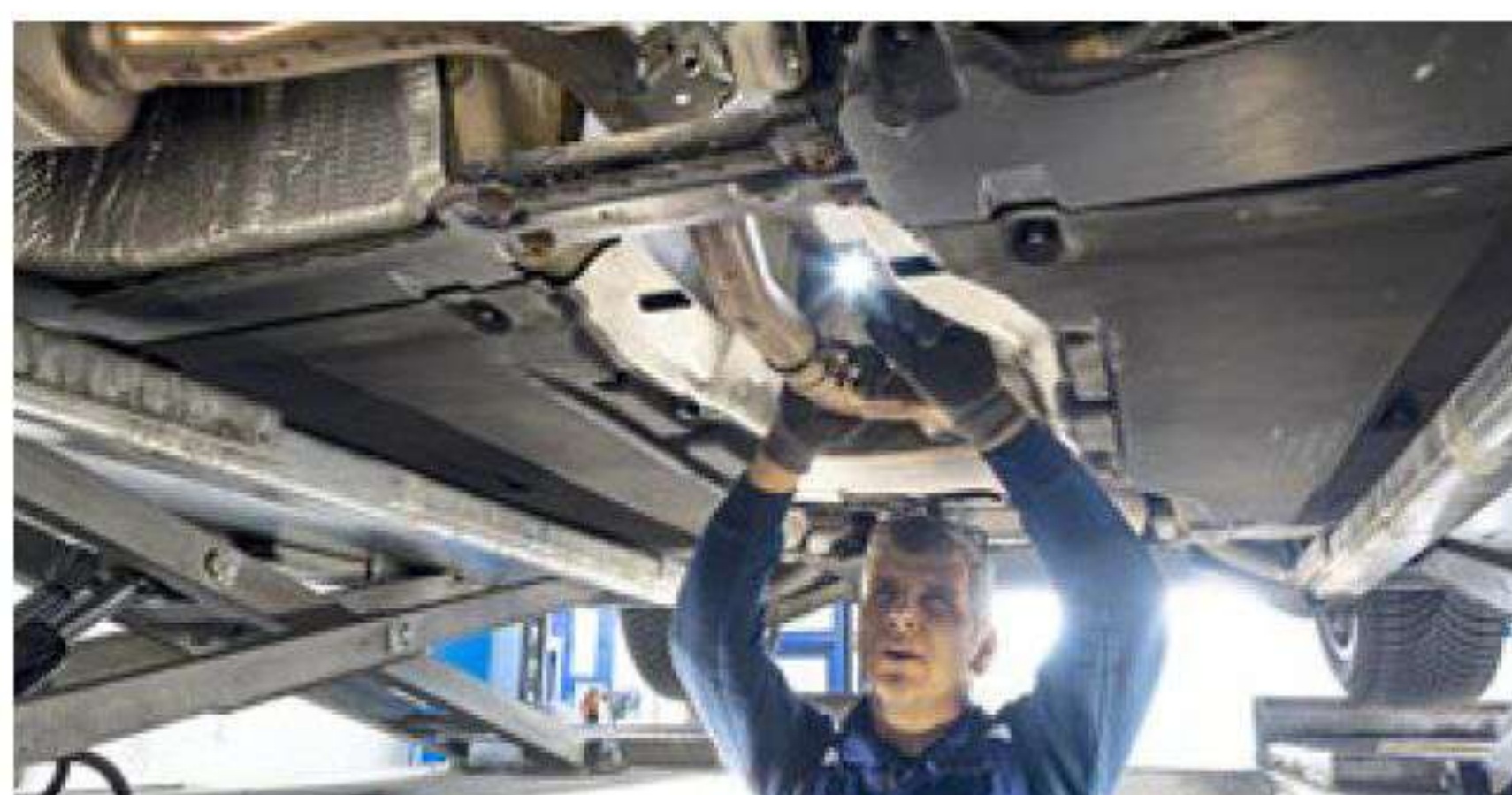
Schlüssel/ Zentralverriegelung

Es ist kein Fehler, die Batterien von Funkschlüsseln vor dem Urlaub zu erneuern. Beim Audi A4 warnt das Display vor deren nahem Ende. Außerdem prüfen, ob die Zentralverriegelung alle Zugänge zuverlässig öffnet und schließt

Klimaanlage

Bei Temperaturen über 30 Grad ist eine Klimaanlage nicht nur ein Komfort-Feature, sondern ein echtes Sicherheits-Plus. Also vor dem Urlaub die Kühlleistung checken und dabei kontrollieren, ob auch die Luftverteilung wie vorgesehen funktioniert

Abgasanlage

Nach der Sichtkontrolle des Auspuffs ab dem Flexrohr mit Katalysator, Schalldämpfern und den Verbindungsrohren legt Markus Steck Hand an und rüttelt an mehreren Stellen kräftig an den Rohren. Alle Aufhängungsgummis sind jedoch noch stabil und erfüllen ihre Aufgabe

Kabel und Schläuche

Handarbeit ist ebenfalls bei der Suche nach Marderbissen angesagt. Alle erreichbaren Kühlwasserschläuche bei kaltem Motor an verschiedenen Stellen drücken. Nur so lassen sich die typischen Bissspuren der Nager wirklich entdecken. Auch die zugänglichen Kabel im Motorraum gründlich auf Auffälligkeiten kontrollieren

Zahnriemen

Bei fehlender oder lückenhafter Wartungshistorie und überschrittenem Wechselintervall des Zahnriemens sollte dessen Austausch nicht auf die lange Bank geschoben werden – eine Arbeit für Werkstattprofis

Innenraumfilter/ Wasserkasten

Bei Laternenparkern empfiehlt sich ein Blick in den Wasserkasten unterhalb der Frontscheibe, weil sich dort viel Laub ansammeln und die Wasserabläufe blockieren kann. Rasch säubern, sonst drohen Wassereinbrüche in den Innenraum. Hier erkennt man zudem den Zustand des Pollenfilters

Luftfilter

Ein Blick auf den Zustand der meist leicht zugänglichen Filtereinsätze lohnt immer

Checkliste für frisch erworbene Gebrauchtwagen

SICHERHEITSRELEVANTE BAUGRUPPEN — GEPRÜFT:

Beleuchtungsanlage
- Funktionieren die Leuchtmittel aller Scheinwerfer und Leuchten einwandfrei? Gibt es Beschädigungen oder trübe, vergilbte Frontscheinwerfer? ☐
- Sind Ersatz-Leuchtmittel, insbesondere für die Scheinwerfer, vorhanden? ☐
- Ist die Einstellung der Scheinwerfer korrekt und ohne Blendwirkung? (Beladung!) ☐

Bereifung
- Bei Zubehör-Rädern: Ist die aufgezogene Rad-Reifen-Kombination zulässig? ☐
- Profiltiefe und Alter der Reifen (DOT-Kennzeichnung: __________) ☐
- Laufflächen und Flanken der Reifen sowie alle Felgen ohne erkennbare Beschädigungen? ☐
- Luftdruck vorn und hinten wie vorgeschrieben (Beladung berücksichtigen)? ☐
- Bei Autos mit Ersatzrad: Sind Wagenheber und passendes Werkzeug zum Radwechsel vorhanden? Alter, Zustand und Luftdruck des Reifens okay? ☐
- Bei Automodellen ohne Ersatzrad: Ist das Reifenreparaturset komplett mit Kompressor und Dichtmittel vorhanden? Ablaufdatum des Dichtmittels beachten! ☐

Bremsanlage
- Sichtkontrolle der Bremsscheiben: Sind sie frei von Rost oder tieferen Riefen? Wie ist der Zustand von Bremsbelägen (Verschleiß) und Schläuchen? ☐
- Stimmt der Stand der Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter? Eine dunkle Verfärbung ist ein Hinweis auf Überalterung – im Zweifel Check beim Profi! ☐
- Drehen alle Räder bei angehobenem Fahrzeug frei, oder läuft eines schwerer als die anderen? Achtung: Ursache könnte ein klemmender Bremssattel sein! ☐
- Funktionieren das ABS (bei Vollbremsung) und die Feststellbremse korrekt? ☐

Antrieb
- Sichtkontrolle von Motor, Getriebe und Differenzial: Ölverlust erkennbar? ☐
- Alle Antriebswellen- und Achsmanschetten dicht und ohne Beschädigungen? ☐
- Kontrolle von Spannung und Zustand (rissig, versprödet?) der Antriebsriemen von Servolenkung, Lichtmaschine und Klimaanlage ☐

Kühlsystem
- Prüfen: Füllstand im Ausgleichsbehälter wie vorgeschrieben? Ölschlieren in der Kühlflüssigkeit oder Verfärbungen evtl. Indiz für defekte Zylinderkopfdichtung! ☐
- Spuren von Kühlflüssigkeitsverlust an Motor, Kühler, Schläuchen oder Schellen zu erkennen? ☐
- Blick auf die Temperaturanzeige im Cockpit (sofern vorhanden): Wird die Betriebstemperatur beim Fahren erreicht und auch gehalten? ☐

Lenkung
- Arbeitet die Lenkung spielfrei und von Anschlag zu Anschlag gleichförmig? Sind Knack- oder Schleifgeräusche zu hören? ☐
- Sind die Lenkmanschetten dicht, oder tritt Fett aus? ☐
- Bei hydraulischen Servolenkungen: Ist der Ölstand okay? Gibt es Spuren von Ölverlust an der Servopumpe oder den Hydraulikleitungen? ☐

Fahrwerk/Federung
- Bei Autos ohne aktuelle Hauptuntersuchung: Vorsicht bei starkem Rost an tragenden Teilen (Motor-/Achsträger) wegen struktureller Schwächung ☐
- Zustand der Achsaufnahmen und aller Bauteile der Hinterachse (Korrosion) ☐
- Sind alle Stoßdämpfer dicht und frei von Ölspuren? ☐
- Alle Achslager spielfrei und sämtliche Lagerbuchsen unbeschädigt? ☐
- Federbrüche (in den meisten Fällen ist die erste Windung im Federteller betroffen) vorhanden? Alle Federteller ohne übermäßige Korrosion? ☐
- Auffällige Fahrwerksgeräusche (Poltern, Knarzen, Quietschen) zu hören? ☐

Kraftstoffversorgung
- Kraftstofftank und dessen Zulaufrohr ab Einfüllstutzen dicht? Gibt es Spuren von Lecks an den Spritleitungen (Motorraum/Unterboden)? ☐

Scheibenwischer
- Ausgehärtete oder beschädigte Gummis der Wischblätter umgehend ersetzen ☐
- Funktionskontrolle aller Wischgeschwindigkeiten einschließlich der einstellbaren Intervalle (eventuell Automatik über Regensensor) ☐

GEPRÜFT:

Scheibenwaschanlage
- Füllstand des Wischwassers auf Maximum? Funktionieren die Pumpe und die Spritzdüsen tadellos? Sind alle Leitungen und deren Verbindungsstellen dicht? ☐

Sicherheitsgurte
- Alle Gurte ohne Beschädigungen? Ist die Aufrollmechanik aller Gurte intakt? ☐

Vorgeschriebenes Zubehör
- Das Warndreieck, ein aktueller Verbandkasten mit vollständigem Inhalt (Ablaufdatum beachten!) und Warnwesten für alle Insassen sind Pflicht ☐

FUNKTIONALE BAUGRUPPEN — GEPRÜFT:

Elektrik
- Funktionstest aller elektrischen Komforteinrichtungen, wie zum Beispiel Fensterheber, Außenspiegel, Sitzheizung oder Schiebedach: Alles okay? ☐

Zentralverriegelung
- Öffnen und schließen alle Türen sowie Heckklappe/Kofferraumdeckel beim Betätigen des Funkschlüssels prompt und zuverlässig? ☐

Zündschlüssel
- Sind alle ab Werk mitgelieferten Schlüssel vorhanden? Vor Urlaubsantritt die Batterien von Funkschlüsseln tauschen, sofern das Alter unbekannt ist ☐

Klimaanlage
- Test der maximalen Kühlleistung und aller Einstellungen der Luftverteilung: Funktion tadellos? Keine unangenehmen Gerüche bemerkbar? ☐

Zahnriemen
- Wird beim Gebrauchtkauf oft übersehen: Zahnriemen müssen in vorgeschriebenen Intervallen zusammen mit Spannrollen und Wasserpumpe ausgetauscht werden. Ist das Wechselintervall bereits überschritten? Und gibt es einen Nachweis über den fachgerechten Austausch? Falls nicht: baldmöglichst wechseln! ☐

Abgasanlage
- Kontrolle des Auspuffs ab dem Flexrohr mit Katalysator, Verbindungsrohren und Schalldämpfern (Rost, Brüche, Undichtigkeiten). Außerdem den Zustand aller Aufhängungen (Gummi) auf Unversehrtheit überprüfen ☐

Kupplung
- Funktions-Check: Sind Druckpunkt und Kraftaufwand beim Betätigen der Kupplung okay? Ist sie frei von Rupfen oder Schleifen beim Einkuppeln? ☐

Luftfilter
- Bei fehlender oder lückenhafter Wartungshistorie lohnt ein Blick auf den meist gut erreichbaren Luftfilter. Bei stärkerer Verschmutzung austauschen ☐

Innenraumfilter
- Pollenfilter sollten regelmäßig gewechselt werden, da sich hier auch Schimmel bilden kann. Es macht daher Sinn, ihn vor der Urlaubsfahrt zu erneuern ☐

SONSTIGES — GEPRÜFT:

Fehlerspeicher
- In der Werkstatt oder bei Prüforganisationen vor Urlaubsfahrt auslesen lassen: Sind möglicherweise Fehler in der Bordelektronik des Autos hinterlegt? ☐

Marderbisse
- Kontrolle aller Schläuche und Kabel im Motorraum auf Bissspuren der Nager. Dabei Schläuche bei kaltem Motor von Hand zusammendrücken und prüfen ☐

Wasserkasten unterhalb Frontscheibe
- Gilt besonders bei Laternenparkern: Alle Abläufe von Laub und Schmutz befreien, um Wassereinbrüche in den Innenraum zu vermeiden ☐

Spureinstellung
- Ist der Geradeauslauf in Ordnung, oder zieht das Auto bei gerade stehendem Lenkrad in eine Richtung? Falls ja, hilft nur eine Achsvermessung beim Profi ☐

Lackschäden
- Kleinere Beschädigungen wie Steinschläge noch vor Urlaubsantritt ausbessern ☐

Rückrufe
- Bei KBA oder ADAC informieren: Gibt es für den neuen Gebrauchten sicherheitsrelevante Rückrufe, die noch nicht befolgt wurden? Vor Urlaub klären! ☐

☐ (gelb) Kontrollen oder Arbeiten, die eher ein Fall für Werkstattprofis sind

Gefährliche Barrieren

Unterfahrschutz verhindert, dass Verkehrsteilnehmer unter Lastzüge oder Schutzplanken geraten. Trotz Gesetzesreformen bei Lkw fehlt eine Vorschrift für Leitplanken. Motorradfahrer sind dadurch stark gefährdet.

Lkw-Hecks, unter die ein Auto geraten konnte, waren lange eine Todesfalle für Pkw-Insassen. Heute senkt ein Unterfahrschutz das Risiko ab

Es ist eine dieser Angelegenheiten, die im Straßenverkehr wenig Beachtung finden, aber immer wieder Menschenleben kosten: fehlender Unterfahrschutz – oder anders gesagt: das Fehlen von Schutzeinrichtungen, die gewährleisten, dass Verkehrsteilnehmer nicht unter Lastzüge geraten. Zum einen. Und zum anderen nicht vorhandene Barrieren, die Motorrad- und Fahrradfahrer vor dem fatalen Durchrutschen unter Leitplanken bewahren würden.

Verbesserungen sind auf beiden Feldern nötig, obwohl sich in den letzten Jahren einiges getan hat. Um Pkw-Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer bei Zusammenstößen mit schweren Lastkraftwagen besser zu schützen, müssen seit 2003 europaweit alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen mit einem seitlichen und hinteren Unterfahrschutz versehen sein (§ 32b und § 32c StVZO).

Verordnung ohne Schutz

Doch die erste Version der EU-Verordnung brachte keinen großen Schutz, wie der ADAC kurz nach Inkrafttreten der Regelung nachwies. Crashtests deckten gravierende Schwachstellen der neuen Systeme auf. So war beispielsweise die Verbindung zum Lkw-Rahmen zu schwach. Die Schutzeinrichtung brach beim Aufprall weg, und das Auto bohrte sich tief unter die Ladebrücke. Die Folgen waren schlimm: Die A-Säulen wurden regelrecht abrasiert, das Dach rollte sich auf wie bei einer Ölsardinendose, und die Bordwand des Lkw drückte die Airbags runter. Ihre Schutzwirkung? Nicht mehr vorhanden. Überlebenschance? Gleich null.

Kaum denkbar, dass es noch bis Ende 2019 dauern sollte, bis die Verordnung überarbeitet wurde; seit

2021 ist sie endlich in Kraft. Sie sieht unter anderem spezifische geometrische Eigenschaften und verschärfte Festigkeitstests vor. Bei ihnen muss ein Unterfahrschutz 100 bis 180 Kilonewton aushalten, früher waren es nur 50 bis 100 Kilonewton. Die Höhe des Querprofils wurde für bestimmte Fahrzeuge von 100 auf 120 Millimeter gesteigert, während die Bodenfreiheit unter dem Profil für festgelegte Fahrzeuge von 550 auf 450 Millimeter gesenkt wurde. All diese Maßnahmen sorgen nun für mehr Schutz.

Doch was ist mit den älteren Lkw? Eine Pflicht zur Nachrüstung besteht nicht, was weiterhin große Gefahr für tödliche Unfälle birgt. Immerhin: Alte Lastkraftwagen haben irgendwann ausgedient und verschwinden aus dem Verkehr. Hier dürfte sich das Problem also von allein lösen. Es wäre schön, wenn man das auch über die Schutzplanken am Straßenrand, besser bekannt als Leitplanken, sagen könnte. Denn sie bilden vielerorts noch immer potenziell tödliche Fallen für gestürzte Biker.

Beispiel gefällig? Nehmen wir mal den eigentlich routinierten Motorradfahrer Thomas Kindt, von dessen Unfall die Redaktion erfuhr. In einer langen Rechtskurve klappte ihm das Vorderrad ein, plötzlicher Grip-Verlust. Er schlitterte den Asphalt entlang „wie ein Maikäfer auf dem Rücken – Hände nach oben, Füße nach unten“, berichtet er. Dann der Einschlag. Erst die Ducati. „Sie blieb komplett unter der Leitplanke stecken.“ Dann er. Der Stützpfosten bohrte sich in seinen Brustkorb, brach ihm die Rippen, zerfetzte die Milz. Arme und Beine blieben heil, doch die Wirbelsäule war gebrochen. Nur mit Mühe konnten die Rettungssanitäter Kindt vom Metall befreien. Nach der lebensrettenden Not-OP lag er 17 Tage lang auf der Intensivstation. Diagnose: Paraplegie, vollständige Lähmung beider Beine.

Vermeidbares Szenario

Seinen Beruf musste der gelernte IT-Techniker an den Nagel hängen, den Lebensmut hat ihm das Stück Metall nach eigener Aussage nicht genommen. Trotzdem: Solche Folgen wären vermeidbar gewesen. Bei Motorradrennen mit freien Sturzräumen verlaufen selbst spektakuläre Unfälle bei hohen Tempos samt Rutschpartien meist glimpflich. Auf öffentlichen Straßen nicht. Logisch, zumal gestürzte Fahrer ihre Bewegungsrichtung kaum steuern können. Über den Asphalt rutschend, bauen sie nur wenig Geschwindigkeit ab und treffen mit hoher kinetischer Energie auf die Planke. Durch ihren schlagartigen Abbau am kleinen Bereich des Stützpfostens (Druck ist Kraft pro Fläche!) drohen schwere Knochenbrüche bis hin zum Genickbruch, Quetschungen, Stauchungen oder auch der Abriss von Gliedmaßen. Schon 2003 starben bei Alleinunfällen motorisierter Zweiräder 78 Menschen beim Anprall an Schutzplanken; 541 wurden schwer und 424 leicht verletzt.

Das Dilemma ist also kein neues. Vor 40 Jahren veröffentlichte das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) mit Sitz in Essen die aus Unfallanalysen abgeleitete Studie „Der Körperanprall gegen Schutzplanken beim Verkehrsunfall motorisierter Zweiräder“. 1989 übernahm man die speziellen Belange der Zweiradfahrer dann in die „Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen“.

Bei Neu- oder Umbauten von Schutzplanken werden seither statt scharfkantiger Doppel-T-Träger sogenannte Sigma-Pfosten (Bild Seite 103) verwendet; sie verdanken ihren Namen ihrem Profil. Eine Verbesserung, aber keine Lösung, wie das ifz mehr als 20 Jahre später feststellte. „Im Jahr 2011 endete jeder zwölfte Unfall mit einem motorisierten Zweirad an Schutzplanken tödlich. Jeder dritte Getötete bei Alleinunfällen verstarb bei einem Anprall an Schutzplanken (2011: 74 Getötete).“ Das Risiko, tödlich zu verunglücken, sei hier achtmal größer als ohne das Hindernis. Das zeigt, dass man beim Unterfahrschutz an den Leitplanken weniger hinterher war als an den Lastwagen.

Was ist also zu tun? Leitplanken abmontieren? Schöne Idee. Doch vor

Damit an den Flanken keine Gefahr besteht, ist ein seitlicher Unterfahrschutz bei Lastzügen unabdingbar

Gestürzte Motorradfahrer können am Unterfahrschutz entlanggleiten. Das System federt leicht nach hinten, absorbiert Aufprall-Energie und – ganz wichtig – verdeckt mörderische Pfosten

Abhängen oder Hindernissen sind die Barrieren sinnvoll. Allerdings dienen sie nun mal primär dazu, aufprallende Pkw abzuhalten – und da ist Stabilität gefragt. Motorradfahrern wird sie zum Verhängnis. Auch die mancherorts mit Anpralldämpfern ummantelten Leitplankenpfosten schützen nur bedingt – laut Tests reicht ihre Wirkung nur bis 32 km/h. Die Aufprallfläche bleibt klein, die wirksamen Kräfte hoch. Und gegen das Hängenbleiben, etwa mit dem Kopf, wappnet das Styropor nicht.

Lösung aus Frankreich

1998 adaptierte das Rheinische Straßenbauamt Euskirchen mit seinem Amtsleiter Helmut Nikolaus eine bessere Idee aus Frankreich. In der Voreifel ließ es in gefährlichen Kurvenabschnitten die „Einfache Schutzplanke" (ESP) um eine untere Planke aus dünnem Stahlblech ergänzen – und setzte das Projekt beim Verkehrsministerium in NRW als Modellversuch durch. Der Unterfahrschutz „Typ Euskirchen" brachte viele Vorteile: Jeder Abschnitt wird mit zwei Aufhängelaschen an der bestehenden Planke fixiert, nicht an den Pfosten. Die nötigen Bohrungen sind bereits vorhanden, was die Montage vereinfacht und die vor Korrosion schützende Verzinkung bewahrt.

Aufgrund seiner Elastizität federt das System bei einem Anprall in ganzer Länge leicht nach hinten und nimmt dabei Energie auf. In Längsrichtung gibt es keine Lücken oder Vorsprünge. Ein in spitzem Winkel anprallender Fahrer kann an der unteren Planke entlanggleiten, ohne hängen zu bleiben oder auf die Fahrbahn zurückgeschleudert zu werden. Zwischen Unterfahrschutz und bestehender Leitplanke beziehungsweise Bankett (Boden) soll der Abstand im Idealfall jeweils maximal fünf Zentimeter betragen. Ein Durchrutschen von Gliedmaßen samt ruckartigem Zug? Unmöglich.

> Keine Lücken, keine Vorsprünge: Unterfahrschutz reduziert die Gefahr für Biker deutlich

Nur richtig also, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Anfang 2003 nach langer Prüfung den Euskirchener Unterfahrschutz für prädestinierte Streckenabschnitte in ganz Deutschland genehmigt hat. Im selben Jahr entstand die Organisation MEHRSi (mehr Sicherheit für Motorradfahrer). Deren Geschäftsführerin Monika Schwill (siehe Interview) hat den Unterfahrschutz zu ihrer Mission gemacht. Sie inspiziert Problemstrecken, berät Behörden, hält Kontakt zu Institutionen, ist Ansprechpartnerin für Unfallopfer und Angehörige.

Es bleibt kompliziert: Das System Euskirchen ist mit den neuen Einfachschutzplanken „Eco-Safe" nicht kompatibel. Dort stehen die Pfosten näher beieinander – alle zwei und

INTERVIEW

„Scharfkantige Stützpfosten wirken wie Rasierklingen"

Monika Schwill ist die treibende Kraft hinter MEHRSi, einer gemeinnützigen Organisation für mehr Motorradsicherheit, die sich für Unterfahrschutz einsetzt.

2022 hat dich der Verband der Motorjournalisten mit dem renommierten „Dieselring" geehrt. Wie kam das?
Das kam völlig überraschend. Mit dem Goldenen Dieselring zeichnet der VdM seit 1955 jedes Jahr Persönlichkeiten aus, die sich um die Verkehrssicherheit oder die Verringerung von Unfallfolgen verdient gemacht haben. Das sind meist Ingenieure, Mediziner oder Verkehrswissenschaftler. Ich war die vierte Frau und die erste Preisträgerin aus dem Bereich Motorrad. Diese Ehre gilt nicht mir persönlich, sondern den Unterstützern von MEHRSi. Ohne sie wäre unsere Arbeit nicht möglich. Dafür gilt ihnen mein besonderer Dank.

2023 wurde MEHRSi 20 Jahre alt. Wie blickst du zurück?
Viele haben mir 2003 davon abgeraten, eine gemeinnützige Organisation zu gründen und dann auch noch mit einem so „unattraktiven" Thema: sichere Leitplanken für Motorradfahrer. Damit würde man nichts erreichen, es sei vergebene Liebesmüh. Ich bin froh, dass ich mich nie davon habe beirren lassen. Meine Freundin Aurelia war zuvor an einer Leitplanke schwer verletzt worden, deshalb dachte ich mir: „Wenn wir nur ein Leben retten, ist es all die Arbeit wert." Das Tolle ist, dass wir seitdem viele Motorradfahrer vor schwersten oder tödlichen Verletzungen bewahren konnten. 118,7 Kilometer Unterfahrschutz in 945 Kurven und elf Bundesländern hat MEHRSi bisher initiieren können.

Wie kann man eure Organisation denn unterstützen?
Wir haben rund 2000 Unterstützer, ich nenne sie Mitglieder. Das sind Privatpersonen, aber auch Firmen. Jeder bestimmt selbst den Förderbetrag. Sicherheit muss eben auch bezahlbar sein.

Was kann MEHRSi aktiv leisten?
Zunächst mal zuhören und hinschauen. Meine Handynummer steht auf der Website. Oft melden sich schwer verletzte Motorradfahrer oder Angehörige von Unfallopfern bei mir, wollen mit jemandem reden. Viele erleben es als positive Entwicklung, wenn danach genau dieser gefährliche Streckenabschnitt gesichert wird. Unter www.mehrsi.org gibt es einen Meldebogen für gefährliche Kurven. Ich fahre dann hin und schaue mir den Abschnitt an. Danach machen wir dem Straßenbauamt vor Ort Vorschläge und leisten Überzeugungsarbeit – mit Beharrlichkeit und Kompetenz. Dabei ist Sympathie das A und O.

Was sind aktuell große Herausforderungen?
MEHRSi beteiligt sich oft an den Kosten eines Unterfahrschutzes. 2003 kostete ein Meter Nachrüstung etwa 18 Euro pro laufendem Meter, heute sind es 90 bis 100 Euro. Das ist teuer, für uns und die Behörden. Zudem gab es neue Herausforderungen: Bei der neueren Schutzplanke „Eco-Safe" stehen alle zwei Meter Stützpfosten, zuvor gab es bis zu vier Meter Abstand. Da ist ein Anprall wahrscheinlich. Doch das „System Euskirchen" ist mit Eco-Safe nicht kompatibel. Also fuhren wir 2015 zusammen mit einem Hersteller von Stahlplanken für ein Gutachten nach Mailand in ein Crashtest-Center. Nur so konnte der passende Unterfahrschutz „Eco-Safe MPS" Praxis werden.

Ummantelungen entschärfen die Pfostenkanten zwar, vor dem Hängenbleiben schützen aber auch sie nicht

nicht bis zu vier Meter wie bisher. Ein Anprall ist da sehr wahrscheinlich. Daher ließen MEHRSi und die „Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V.“ einen neuen Unterfahrschutz „Eco-Safe MPS“ offiziell zertifizieren (Kosten allein dafür: 20 000 Euro) und in die Freigabeliste der BASt aufnehmen, damit das Thema nicht in der Versenkung verschwindet.

Gesetzgeber sträuben sich

Problematik geregelt? Denkste. „Der Verkehrsgerichtstag hat 2016 wegen der überzeugenden Wirksamkeit der Unterfahrschutzsysteme Programme zu einer umfassenden Installation bei Kurven kleiner als 300 Meter Radius angemahnt“, berichtet das ifz. Obwohl die SPD-Bundestagsabgeordneten Ute Vogt und Peter Struck (†) die Schirmherrschaft für MEHRSi übernahmen, sprach sich der Bundestag 2019 gegen den Antrag der „Linken“ auf flächendeckende Einführung aus. Vermutlich aus Kostengründen.

Kristian Schmidt, EU-Koordinator für Straßenverkehrssicherheit, sagt im DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2024: „Die Infrastruktur ist für rund 30 Prozent aller schweren Verkehrsunfälle maßgeblich. Während Straßen mit gutem Instandhaltungszustand das Unfallrisiko senken, verringern fehlerverzeihende Straßen den Schweregrad von Unfällen.“

Da fragt man sich, weshalb der Unterfahrschutz an Leitplanken noch immer nicht ebenso gesetzlich vorgeschrieben ist wie die Vorrichtungen an Lkw zum Schutz der Autofahrer. Und übrigens: Falls sich die Politik je doch einen Ruck gibt, dann sollte sie das Thema gleich ganzheitlich angehen – gemünzt auf alle Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge. Also auch passend zur heutigen automobilen Landschaft, in der immer mehr größere und schwerere Pkw unterwegs sind. Dadurch wächst eine neue Gefahr heran – dass eine auf kleinere und leichtere Autos ausgelegte Schutzplanke von einem SUV einfach platt gewalzt wird.

Auch hier gilt es also für den Gesetzgeber anzusetzen. Am besten gleich so, dass die nötigen Anpassungen kompatibel mit dem Unterfahrschutz für Motorradfahrer sind.

Der modellhafte Aufbau des Unterfahrschutzes: 1 eigentliche Schutzplanke, hier als Modell ESP. 2 An vorhandene Bohrungen angebrachte, federnd wirkende Aufhängelasche. 3 Unterfahrschutz-Planke, Höhe 37 Zentimeter. Abstand zur oberen Planke und zum Boden („Bankett“) nach Möglichkeit maximal 5 cm. 4 Stützpfosten, hier in „Sigma“-Ausführung. 5 Die umgebogene Anfangs-/End-Konstruktion ist das teuerste Bauteil

Text: Thomas Schmieder, Sandro Vitale
Fotos: IMAGO, ifz, MOTORRAD, Volker Rost/MEHRSi

Unfallärger

Ohne den richtigen Versicherungsschutz kann der sorgenfreie Auslandsurlaub mit dem Mietwagen zum Albtraum werden. Der Fall einer unserer Leser zeigt, wie wichtig es ist, die richtige Police zu wählen – und was einem trotzdem blühen kann.

Ein Hauch von Morgendämmerung über der Stadt, auf den Straßen wenig los, die Familie in Urlaubslaune – es waren optimale Bedingungen, als unser Leser Markus Wagner (Name von der Redaktion geändert) mit Frau und Kind letztes Jahr in den USA mit dem Mietwagen unterwegs war. Aus eigener Sicht hat er uns seinen Fall geschildert, bei dem ein Ausflug in einen Freizeitpark bei Orlando ganz anders enden sollte als geplant. Ein selbst verschuldeter Abbiegeunfall aufgrund einer Unachtsamkeit gleich am Morgen kostete ihn und seine Lieben zum Glück weder die Gesundheit noch den restlichen Urlaub. Aber er kostete ihnen den Tag – und noch dazu eine Menge Nerven im Nachgang.

Sorgen hatte sich Wagner erst mal keine gemacht. Warum auch? Er hatte nach dem Abschluss des Mietwagen- und Versicherungsvertrags über die Autovermietung ja nichts zu befürchten. Leichte Bedenken bekam er erst, als sich ein Schadensabwick-

HÖHE DER HAFTPFLICHTVERSICHERUNG

Mindestdeckungssummen beliebter europäischer Urlaubsländer

Land	Personenschäden	Sachschäden	Vermögensschäden
Deutschland	**Personenschäden:** 7,5 Mio. €	**Sachschäden:** 1,22 Mio. €	**Vermögensschäden:** 50 000 €
Frankreich	**Personenschäden:** 1,22 Mio. €	**Sachschäden:** 100 000 €	**Vermögensschäden:** 5000 €
Italien	**Personenschäden:** 1 Mio. €	**Sachschäden:** 1 Mio. €	**Vermögensschäden:** 1 Mio. €
Spanien	**Personenschäden:** 70 Mio. €	**Sachschäden:** 15 Mio. €	**Vermögensschäden:** –

Mindestdeckungssummen außerhalb Europas

Land	
Australien	5 Mio. AUD bis 10 Mio. AUD je nach Bundesstaat und pro Unfall
Kanada	100 000 CAD bis 500 000 CAD je nach Provinz und pro Unfall
USA	Je nach Bundesstaat variieren die Deckungssummen folgendermaßen:
	Personenschäden: 25 000 USD bis 50 000 USD pro Person
	Sachschäden: 10 000 USD bis 25 000 USD, 50 000 USD bis 100 000 USD pro Unfall

Quelle: finanztip.de

Die Mindestdeckungssummen der Haftpflicht sind in vielen Ländern zu niedrig

Laut ADAC gehört Unterversicherung zu den größten Risiken beim Auslandsurlaub mit dem Mietwagen

lungsbüro auffällig detailliert nach dem Unfallhergang erkundigte. „Man hat gemerkt, das geht in Richtung gröbere Schuld oder irgendetwas Größeres", sagt Wagner. Fragt sich nur warum, denn letztlich war der Unfall nicht tragisch. Er hätte beim Abbiegen dem Gegenverkehr Vorfahrt gewähren müssen, das herannahende Auto aber übersehen und dieses am Heck noch erwischt. Ärgerlich, aber gewiss kein untypisches Ereignis.

Horrende Forderungen

Dennoch hielt Wagner es für plausibel, als eine Schadensersatzforderung seitens des Unfallgegners in Höhe von saftigen 250 000 US-Dollar einging. „Klar, wenn er diverse Ausfälle oder Krankenhauskosten hatte – da ist man in den USA schnell bei solchen Summen", sagt Wagner. Skeptisch sei er gewesen, weil der Fahrer des anderen Pkw nach dem Unfall offenkundig wohlauf gewesen zu sein schien. „Aber ich dachte: ‚Was soll's? Die Versicherung bezahlt ja'", so Wagner. Schließlich hatte er sich von der in Florida nur niedrigen Mindestdeckungssumme der Haftpflichtversicherung nicht täuschen lassen und extra einen Zusatz abgeschlossen, der Schäden bis zu 7,5 Millionen Dollar deckt. Die allseits empfohlene Mallorca-Police eben – in großzügigem Umfang.

Gut so. Denn nicht nur laut Alexander Schnaars, Sprecher des ADAC, gehört Unterversicherung zu den größten Risiken beim Urlaub mit dem Mietwagen. Auch Peter Grieble, Leiter der Abteilung Versicherungen bei der Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, warnt: „Die gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflicht-Mindestdeckungssummen sind in Urlaubsländern oft viel zu niedrig."

Wagners Fall verdeutlicht dies. Weshalb die Versicherung die Angelegenheit mit den 250 000 Dollar nicht direkt geregelt habe, sei ihm ein Rätsel. Umso mehr wunderte er sich, als ihm einige Zeit später ein gelbes Kuvert vom Amtsgericht Freiburg ins Haus flatterte – ein Amtshilfeersuchen für eine Klage aus den USA. Die Beklagten: Wagner und seine Versicherung. Jetzige Forderung? Knüppeldicke 4,98 Millionen Dollar für den Verdienstausfall des Geschädigten bis 2060. Ja, richtig gelesen! Dem Geschädigten gehe es schlecht. Er könne seinen Job nicht ausüben, habe keine Lebensfreude mehr.

Laut dem Schreiben gelte es zwingend, binnen 20 Tagen Stellung zu nehmen. „Das war der Punkt, an dem ich wusste, jetzt muss ich tätig werden", berichtet Wagner. Weil der Verantwortliche im besagten Schadensabwicklungsbüro ihn zuvor schon darauf hingewiesen hatte, dass er sich im Falle einer Klageschrift sofort melden solle, wandte er sich dorthin. Man schaue nach einer Rechtsvertretung vor Ort in den USA und melde sich rechtzeitig – so hieß es.

Einige Tage verstrichen ohne Rückmeldung. Obwohl die Versicherung angesichts der vertraglich vereinbarten Höchstleistung von 7,5 Millionen Dollar selbst die in der Klage geforderten 4,98 Millionen Dollar decken müsste, wurde Wagner stutzig. Verständlich, da in der Klageschrift stand, das Verstreichen der Frist ohne eine durch ihn oder einen Vertreter erfolgte Stellungnahme könne ihm zum

Wenn es um die Mietwagenbuchung für cherungstechnisch einiges zu beachten.

Welche Art von Mietwagenversicherung sollte man im Ausland abschließen?
Wichtig ist, dass man eine Vollkaskoversicherung für den Mietwagen abschließt – am besten ohne Selbstbeteiligung und mit Diebstahlversicherung. Unabdingbar auch: eine Haftpflichtversicherung.

Wie hoch sollte die Deckungssumme der Haftpflichtversicherung sein?
Generell gelten die Mindestversicherungssummen des Urlaubslands. Diese sind jedoch in vielen Staaten viel zu niedrig – sowohl in Europa als auch in Übersee. Deshalb gilt es, eine sogenannte Mallorca-Police zu buchen, die das Niveau laut ADAC auf mindestens eine Million Euro anheben sollte. Der im Text beschriebene Fall zeigt aber, dass die Haftpflicht-Deckungssumme gar nicht hoch genug sein kann.

Wie schützt man sich vor versteckten Kostenfallen?
Bei der Vollkasko unbedingt auf den Versicherungsumfang achten. Oft sind Reifen-, Felgen-, Unterboden- oder Steinschlagschäden ausgenommen. Alle Vereinbarungen sollte man schriftlich festhalten. Den Vertrag erst unterschreiben, wenn man ihn gelesen und mit den Angaben auf der Buchungsbestätigung verglichen hat. Zudem sollten bestehende Schäden am Auto bei der Mietwagenübernahme dokumentiert sein. Bei der Buchung über einen Vermittler in Deutschland ist zu klären, welche Zusätze bereits inklusive sind. Oft kann man eine Kaskoversicherung mit Selbstbeteiligungserstattung wählen. Bei dieser muss man die Selbstbeteiligung im Schadensfall vor Ort zahlen, kann sie aber vom Vermittler zurückverlangen. Man sollte sich hier also nicht doppelt absichern. Führen Sie eine Bestätigung der Buchungen mit, um am Schalter nicht zum Abschluss schon vorhandener Policen überredet zu werden!

Was ist zu tun, wenn es zu einem Unfall oder zu Schäden am Fahrzeug kommt?
Der Autovermieter sollte schnellstmöglich informiert werden. Mietvertragsbedingungen sehen im Falle eines Unfalls regelmäßig die Hinzuziehung der Polizei und das Anfertigen eines Unfallpro-

Verhängnis werden. Auf gut Glück bat er seine hiesige Versicherung um Rat – ohne Erfolg.

Immerhin konnte ihn der ADAC an eine Expertin in Miami vermitteln. Ihr zufolge werde der Unfallverursacher automatisch mitverklagt, ebenso die Versicherung. Diese habe ebenfalls Anwälte, entsprechend laufe das Ganze bereits auf deren Ebene ab. Ob es zu einer Gerichtsverhandlung komme? Das sei nur schwer vorstellbar. Aber reagieren müsse Wagner innerhalb der 20 Tage auf jeden Fall.

Situation in der Schwebe

Es folgte ein letzter Versuch, sich beim Schadensabwickler nach dem Stand der Anwaltssuche zu erkundigen. Dann die vorerst erlösende Rückmeldung kurz vor Fristende: Man sei fündig geworden, habe den Fall bei einem Anwalt in den USA in Auftrag gegeben. Zügig vonstatten gingen dann Vermittlung, Absprache bezüglich der Fakten und Austausch notwendiger Unterlagen mit dem entsprechenden Rechtsvertreter. Der versicherte, er werde sich fristgerecht um Wagners Stellungnahme kümmern. Falls noch Fragen offen seien, werde er sich melden, so der Anwalt.

Und weiter? Tja, so weit der Stand zum Redaktionsschluss dieser Heftausgabe. „Der letzte Kontakt ist jetzt schon wieder vier Wochen her. Eine

den Auslandsurlaub geht, gibt es versi- Wir klären die wichtigsten Fragen

tokolls vor. Dem sollte man unbedingt nachkommen, um nachträglichen Ärger und unnötige Kosten wegen Nichteinhaltung des Vertrags zu vermeiden. Auch die anderen Bedingungen des Mietvertrags gilt es zwingend einzuhalten. Untersagen sie beispielsweise das Befahren unbefestigter Straßen, sieht man davon in der Tat lieber ab. Kommt es dabei zu einem Schaden, kann dieser nämlich komplett zulasten des Mieters gehen.

Greift die Versicherung auch in Fällen von Vandalismus oder Naturkatastrophen?

Bei solchen unverschuldeten Schäden haftet der Mieter in der Regel nicht. Entsprechend den Mietbedingungen gilt es auch hier, die Polizei zu rufen und den Vermieter zu informieren. Grundsätzlich haftet der Mieter nur für Schäden, die er selbst verursacht hat. Nur wenn das Verschulden nachgewiesen ist, kann der Vermieter Ersatz von ihm verlangen.

Was kann man tun, wenn die Mietwagenversicherung einen Schaden nicht deckt?

Verursacht der Mieter schuldhaft einen Unfall, zahlt die Kfz-Haftpflicht die Schäden am Auto des Gegners. Den Schaden am Mietwagen übernimmt die Vollkaskoversicherung. Man haftet dann bis zur Höhe der vereinbarten Selbstbeteiligung. Genügt sie nicht, kann man prüfen, ob ein Schutz über die Kreditkarte (über die die Buchung getätigt wurde) greift. Häufig ist bei Kreditkartenbuchungen eine Mietwagenversicherung inkludiert. Wichtig ist, dass man alles immer genau prüft.

Deckt die Mietwagenversicherung auch Kosten bei Rechtsstreitigkeiten?

Nein, Rechtsstreitigkeiten sind in der Mietwagenversicherung nicht abgedeckt. Da sie sehr schnell empfindlich ins Geld gehen können, empfiehlt sich der Abschluss einer separaten Rechtsschutzversicherung. Hierfür bedarf es einer Versicherungspolice, die auch bei Mietwagenunfällen im Ausland greift. Aus den Vertragsbedingungen sollte klar hervorgehen, dass der Rechtsschutz auch für das Ausland gilt – und ob dies nur in Europa oder auch in Übersee der Fall ist.

Um Missverständnisse zu vermeiden, sollte man am Schalter eine Bestätigung der gebuchten Police mitführen – und sich nicht zum Abschluss kostspieliger, bereits inkludierter Zusätze überreden lassen

Bei Unfällen mit dem Mietwagen gilt es in jedem Fall, ein polizeiliches Protokoll erstellen zu lassen

Nachricht, dass der Klage fristgerecht entgegengetreten wurde, habe ich nicht bekommen", äußert sich Wagner skeptisch. Eigenen Angaben zufolge muss er sich nun darauf verlassen, dass die Sache gut ausgeht. „Ich habe natürlich ein mulmiges Gefühl. Gerade, weil ich so weit weg bin vom Geschehen", so Wagner, der anmerkt: „Ich kann nur hoffen, dass der Klage nun tatsächlich rechtzeitig in meinem Namen entgegengetreten wurde. Nicht, dass ich da ins offene Messer laufe. Nach dem Motto ‚Okay, er hat sich nicht gemeldet', was einer Art Schuldeingeständnis gleichkäme. Und die Versicherung freut sich und ist aus der Sache fein raus."

Ansonsten müsste versicherungstechnisch eigentlich alles klar sein. Allerdings bereitet Wagner auch das Kleingedruckte im Versicherungsvertrag noch Bauchschmerzen. „Da ist aufgeführt, dass die Versicherung im Falle von grober Fahrlässigkeit die Haftung verweigern kann. Nach deutschem Recht liegt diese nicht vor, aber es fragt sich, wie man das in den USA definiert", so Wagner, der sich hierüber aber wohl keine Gedanken machen muss. „Nach Ansicht unserer ADAC-Juristen liegt hier eine leichte Fahrlässigkeit vor. Eine grobe Fahrlässigkeit wäre es nach der Schilderung des Falls auch nach US-Recht wohl nicht. Anders wäre es, wenn man rücksichtslos, betrunken oder unter Drogeneinfluss unterwegs gewesen wäre", teilt ADAC-Sprecher Schnaars auto motor und sport auf Anfrage mit.

So oder so: Eine wilde Geschichte, die unser Leser da an der Backe hat. Und das, obwohl er bei der Mietwagenbuchung alles richtig gemacht hatte. Er hatte sich rechtzeitig über verschiedene Policen informiert, dann die Vollkasko für das Auto und die Haftpflicht mit Zusatzdeckung abgeschlossen. Die Polizei war beim Unfall vor Ort, die Meldungen beim Mietwagenunternehmen und der Versicherung erfolgten umgehend. Statt auf eigene Faust zu handeln, hielt Wagner empfohlene Rücksprachen.

Lediglich über die Höhe der Deckungssumme lässt sich streiten. 7,5 Millionen Dollar – das klingt bei Weitem ausreichend. Man stelle sich aber vor, Wagners Unfallgegner hätte weitere Personen im Auto gehabt. Dann könnte auch die Schadensersatzforderung noch um ein Vielfaches höher ausfallen, wie Versicherungsexperte Grieble von der Verbraucherzentrale Baden-Württemberg anmerkt. Auch wenn es auf einem ganz anderen Blatt steht, ob so eine abstruse Klage am Ende überhaupt durchgeht.

Text: Sandro Vitale
Fotos: iStock, Gerhard Zerbes

Die *Neuvermessung* der Welt

Daten sind der neue Treibstoff der Mobilität, und ohne präzise Informationen über Straßen und ihr Umfeld könnte es niemals autonom fahrende Autos geben. Deshalb erstellt Bosch, der global größte Automobilzulieferer, eine digitale Karte von Europa und der ganzen Welt.

Wissen ist Macht, vor allem das Wissen über den Raum. Wer die bessere Übersicht hatte, besaß schon immer einen Vorsprung vor der Konkurrenz. In der Wissensgesellschaft von heute bilden digitale Karten das Rückgrat der individuellen Mobilität. Sie machen etablierte Assistenzsysteme besser und neue Services möglich, und sie legen die Basis für das autonome Fahren.

Bei der Robert Bosch GmbH ist man sich über die strategische Dimension des Geschäftsfelds im Klaren. Schon seit Jahren arbeiten die Schwaben gemeinsam mit Partnern an digitalen Straßenkarten. Anfang 2011 starteten sie eine Kooperation mit Cariad, der Software-Schmiede des VW-Konzerns. Sie ist eng mit der Automated Driving Alliance verzahnt, die Bosch und Cariad miteinander betreiben.

Was macht Bosch besser?

Wie ist der Stand des Kartenprojekts, das den Namen Connected Map Services trägt? Wo liegt sein Ziel? Und was macht Bosch besser als die Player mit den großen Namen Google, Here, Mobileye oder TomTom? Ortstermin in einem Bürohaus im Stuttgarter Norden, Gespräch mit drei Bosch-Experten. Jürgen Müller, zuständig für die Zusammenarbeit mit Cariad, erklärt das Grundkonzept. „Wir bauen ein vollständiges Ökosystem auf“, sagt er. „Als wir die Kooperation begonnen haben, ging es uns darum, den kompletten technischen Durchstich zu realisieren, von der Sensorerkennung und der Datenfusion im Auto über die HD-Karte auf dem Server bis zur Umsetzung der Informationen in Fahrfunktionen.“

Was so stringent klingt, erfordert immense Kompetenz bei der Software. Auch für den größten Automobilzulieferer der Welt steckt das Universum der Bits und Bytes voller Fragen und Unwägbarkeiten. Aber hier entscheidet sich die Zukunft, denn die Transformation der Branche wird von Daten angetrieben, noch stärker als von Elektromotoren und Batterien.

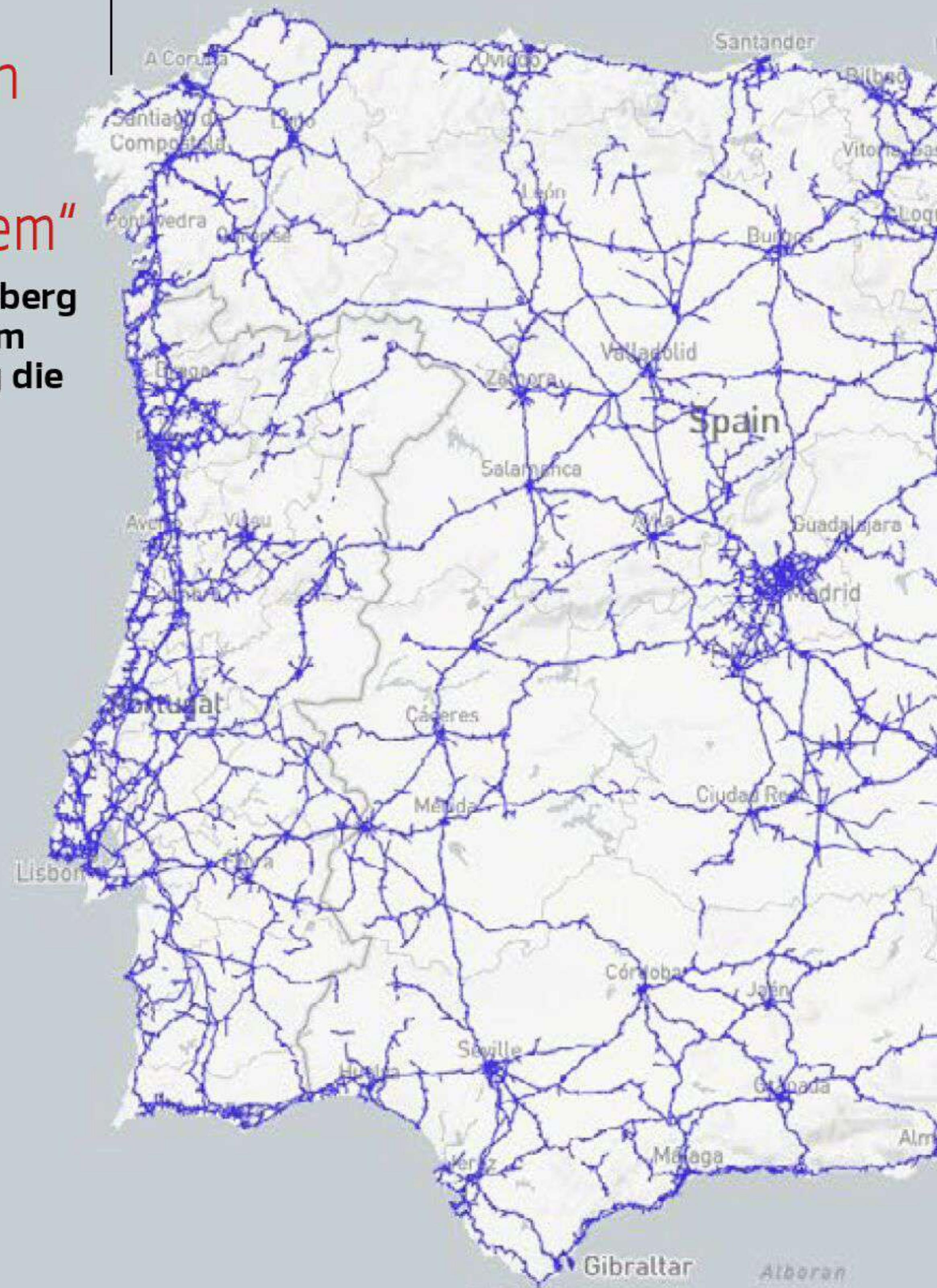
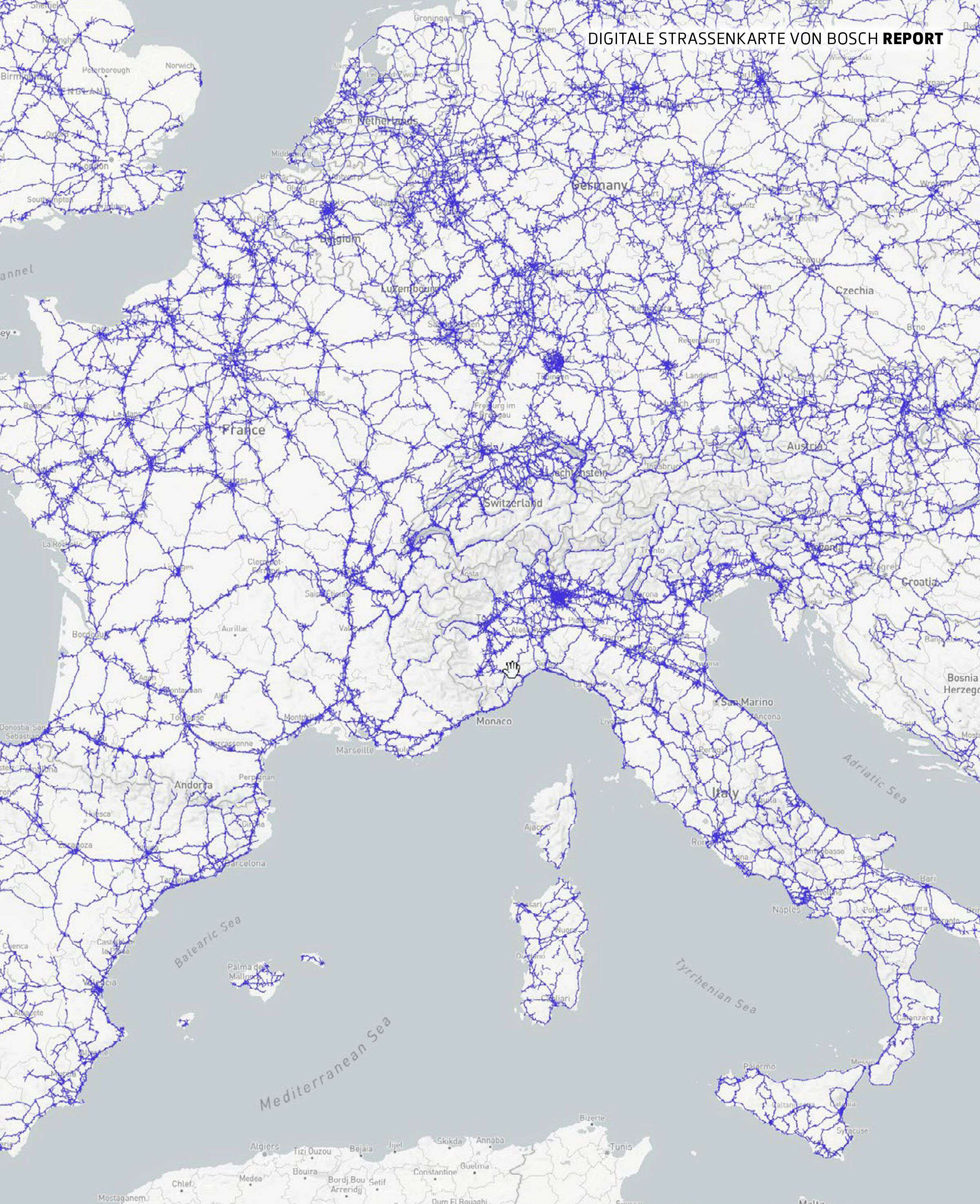
Beim Aufbau seiner digitalen Karte kann Bosch zwei ganz eigene Stärken ins Feld führen. Nummer eins ist die Hardware-Kompetenz: Sensoren, Steuergeräte und ihre Funktionen – Bosch kann das, Bosch steckt in fast allen Autos, die in Deutschland fahren. Nummer zwei: Flexibilität. Als Großzulieferer ist der Konzern darin geübt, den Kunden ihre individuellen Wünsche zu erfüllen. „Wir konzipieren unser System offen und modular“, erklärt Entwickler Carsten Hasberg. Damit hat der Kunde die Freiheit, die einzelnen Bausteine beliebig zu kombinieren, auch mit Karten des Anbieters seiner Wahl.

Die Welt der digitalen Karten ist volatil. Marktbegleiter wie Mobileye und Here treten in einigen Teilbereichen des Geschäfts als Konkurrenten auf, in anderen als Partner. Wichtiger jedoch: Das Interesse in der Industrie am Angebot von Bosch ist groß, es gibt schon erste Kunden außerhalb der Kooperation.

Und wie ist die digitale Straßenkarte technisch aufgebaut? Als Basis dient eine SD-Map, die sich aus niedrig aufgelösten Standarddaten zusammensetzt und grundlegende Infos über die Straßen enthält. Über ihr liegen drei Datenschichten. Die erste von ihnen ist der Lokalisierungs-Layer, der die Position des Fahrzeugs erfasst und sie ihm mitteilt. Der Planungs-Layer, Schicht Nummer zwei, enthält exakte Informationen über den Verlauf von Straßen und ihre Markierungen. Da spielt es keine

„Wir bauen unsere Straßenkarte modular auf, sie bildet ein offenes Ökosystem“

Carsten Hasberg entwickelt im Engineering die Karten

DIGITALES NETZ
Europa ist in der Straßenkarte von Bosch vollständig vermessen. Die nächste große Aufgabe ist Nordamerika

DATENFLUSS Der Autohersteller nimmt die Daten entgegen und versendet sie. Dazwischen packt Bosch sie in seine Karte

Hersteller-Cloud
Kartenanbieter-Cloud
Bosch-Cloud
Hersteller-Cloud
Integrierte HD-Karte mit Bosch-Signatur
Videodaten Straße
Radardaten Straße

Rolle mehr, wenn die mal von Schnee verdeckt oder von der tief stehenden Sonne überstrahlt werden. Heute steigen Assistenzsysteme, denen die Unterstützung durch Kartendaten fehlt, in solchen Situationen aus.

Bei der dritten Schicht handelt es sich um dem Verhaltens-Layer. Er hostet Daten darüber, wie andere Fahrzeuge Fahrsituationen absolviert haben, samt Infos über die Geschwindigkeit. Beim autonomen Fahren wird dieser Datenschatz eine gewaltige Hilfe bilden: Wie haben sich die anderen mehrheitlich durch den großen Kreisverkehr geschlängelt, in dem die Markierungen fehlen? Wie schnell haben sie die nicht einsehbare Kurve auf der Bergstraße angefahren, wo haben sie gebremst?

Der Verhaltens-Layer lebt von den Daten des Schwarms, doch die stecken auch in den beiden anderen Schichten der Karte. Auch dort nutzt Bosch Daten, die einige Hunderttausend Kundenautos, zumeist VW-Modelle, tagtäglich ermitteln. Ihre Kameras und Frontradare lokalisieren Objekte im Sichtfeld – andere Fahrzeuge, Ampeln, Verkehrsschilder, Gebäude, Bordsteinkanten und Markierungen – auf 10 bis 15 Zentimeter genau. Die „Radarsignatur“, die Wolke an Punkten, die von den erfassten Objekten reflektiert werden, trägt zu dieser Präzision bei.

Kurz vor einer Revolution

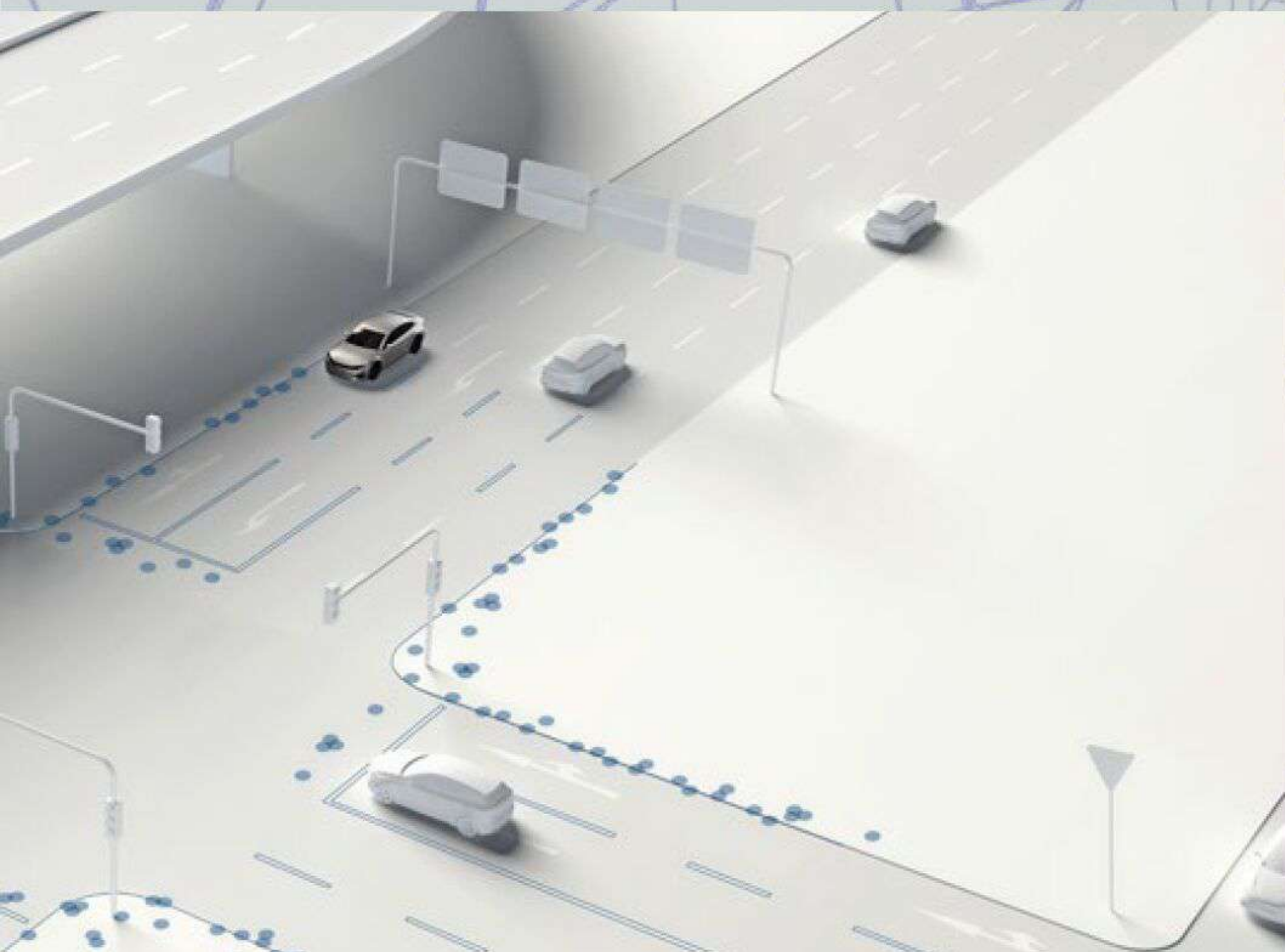
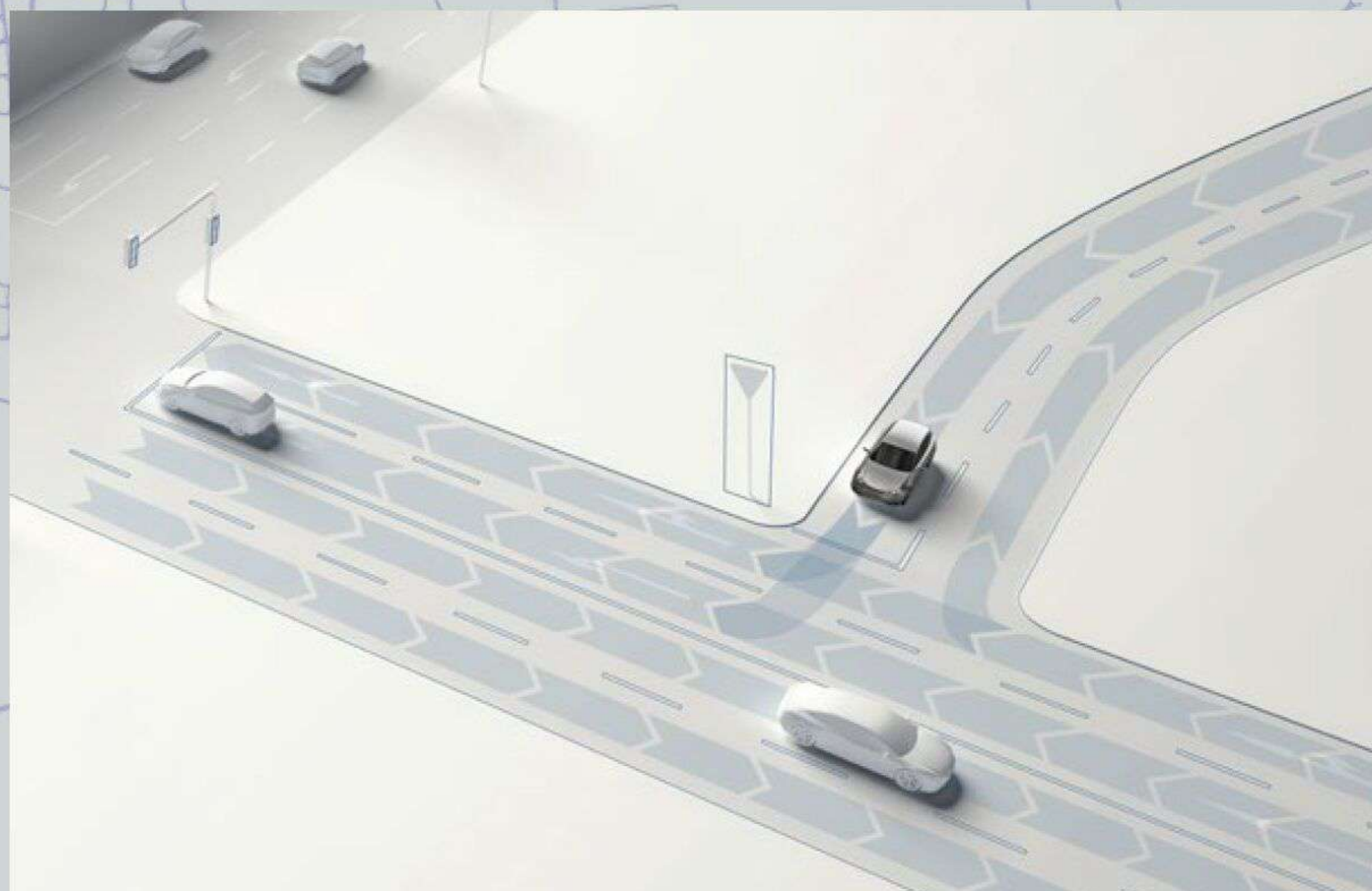
„Das Wissen, das die Datensammler liefern, wird jeden Tag größer. Wir stehen vor einer Revolution bei der Kartierung und Lokalisierung“, sagt Jürgen Müller. Die Verkehrswelt ist permanent im Fluss, und der wird ständig beobachtet. Eine neu eingerichtete Autobahnbaustelle etwa muss von fünf bis zehn Autos erkannt werden, dann gilt sie als gesicherte Erkenntnis. Jede Woche folgen etwa 600 bis 700 neue Software-Stände aufeinander. In Summe sind bislang mehr als 200 Petabyte Daten in die digitale Karte von Bosch eingeflossen – eine 20 mit 16 Nullen.

Dabei sind die einzelnen Datensätze, die die Autos versenden, gerade

„Im urbanen Bereich lokalisieren wir Autos auf wenige Zentimeter genau“

Nadja Zachert arbeitet an der Schnittstelle zu den Kunden von Bosch

mal wenige Kilobytes groß; sie werden an Bord stark gestrippt und komprimiert. Über das Mobilfunknetz gehen sie auf die Cloud-Server derjenigen Hersteller, die mit Bosch kooperieren. Von dort fließen sie anonymisiert zum Server von Bosch; er integriert sie in die Bosch-Karte und schickt sie an jene Server weiter, von denen die Autohersteller ihre Karten beziehen. Über die letzte Station, die Daten-Server der Hersteller, gelangt die Information – etwa zur Baustelle – in die Autos, die den entsprechenden Abschnitt befahren. Die digitale Karte ist in Kacheln von ein bis zwei Kilometern Kantenlänge aufgeteilt, das macht sie handlich.

Die Strategie des Datensammelns per Crowdsourcing ist wirtschaftlich, effizient und schnell, aber sie bedarf einer aufwendigen Ergänzung. Bosch und Cariad betreiben eine separate Flotte von 1500 Autos, die mit Vollsensorik ausgestattet sind: fünf Kameras und sechs Radarsensoren, aber kein Laserscanner (Lidar), der ist teuer und heute nicht notwendig. Nadja

LOKALISIERUNGS-LAYER Dieser Karten-Layer teilt dem Fahrzeug mit, wo es sich befindet

PLANUNGS-LAYER Von ihm erfährt das Fahrzeug, wie befahrbare Straßen und ihre Markierungen auf seiner Route verlaufen

VERHALTENS-LAYER Wo und wie sind andere Autos hier gefahren? Diese Infos enthält der dritte Karten-Layer

„Unser Wissen wird täglich größer und präziser"

Jürgen Müller koordiniert die Zusammenarbeit mit Cariad

Zachert, an der Schnittstelle mit den Kunden tätig, erklärt: „Wir suchen hier gezielt nach sehr seltenen Verkehrssituationen. Das kann eine Pferdekutsche sein oder ein Segelflugzeug, das auf einem Anhänger transportiert wird." Mit solchen Daten trainiert Bosch seine KI-Algorithmen für das autonome Fahren.

Vorsicht, Straßenglätte!

Auch abseits dieser Feinheiten steckt die digitale Vermessung der Welt durch Bosch noch in einem frühen Stadium. Vollständig durchdigitalisiert ist bislang nur Europa, wo die datensammelnden Kundenautos etwa zwei Milliarden Kilometer abgefahren haben. Hier kann Bosch schon einige Live-Dienste ausrollen und anbieten, darunter Warnungen vor Unfällen, Geisterfahrern oder Straßenglätte. Letzteres ist ein Thema, das Euro NCAP bald in sein Rating aufnehmen will.

Und der Rest des Erdballs? In China ist das Sammeln von Verkehrs- und Straßendaten wegen der staatlichen Regularien schwierig. Im Rest Asiens, in Afrika, in Südamerika und in Australien entstehen mangels Datensammler-Autos kaum Daten. Aber jetzt starten Bosch und Cariad in Nordamerika durch. „Und der nächste Schub kommt in ein, zwei Jahren, wenn die Flotte weltweit mehrere Millionen Fahrzeuge groß wird", erwartet Müller. „Die Ausbreitung vollzieht sich von selbst. Das ist das Schöne an der Schwarmintelligenz."

Text: Johannes Köbler
Illustrationen und Fotos: Bosch

UMFELDERKENNUNG

Mit Radar und Kamera

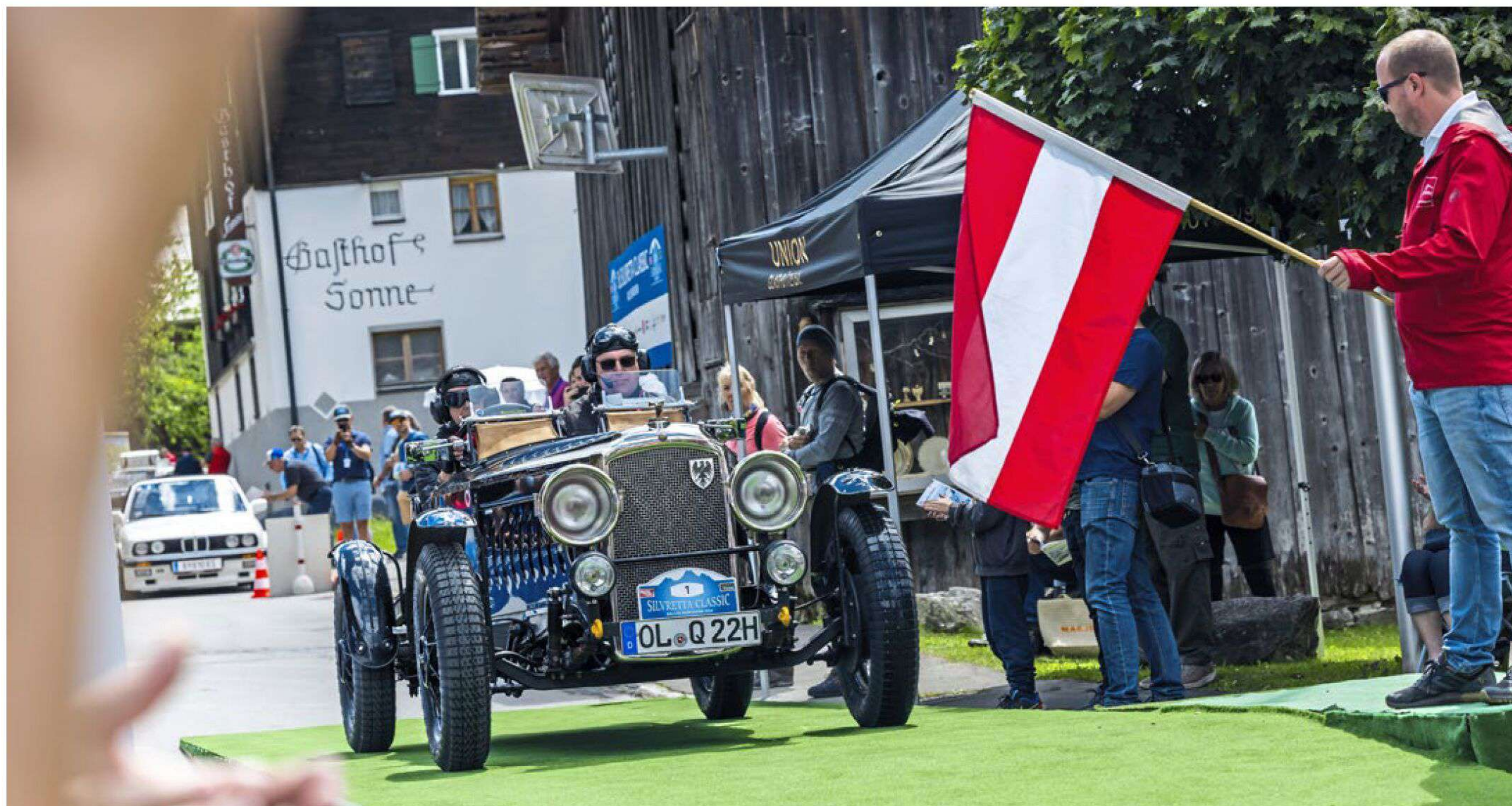
Die Autos, die für Bosch Daten von den Straßen sammeln, nutzen zwei Sensoren. Das kommt der Qualität der Karte zugute.

Beim Erheben von Daten für die digitale Karte ist die Kombination aus Radarsensor und optischer Kamera unschlagbar, davon ist Bosch fest überzeugt. Beide Systeme besitzen markante Stärken und können mit ihnen die Schwächen des jeweils anderen kompensieren.

Beim Frontradar bietet der Konzern zwei Modelle an – Plus (Abbildung) und Premium. Beide decken ein Feld von etwa 300 Metern Länge und 60 Grad horizontalem Öffnungswinkel ab. Unabhängig von den Sichtverhältnissen können sie Abstände exakt messen und vorausfahrende Fahrzeuge sicher verfolgen. Aber sie erkennen weder Linien noch Konturen, können also Objekte nicht klassifizieren.

Genau das ist die große Stärke der Frontkamera. Mit 90 Grad horizontalem und 48 Grad vertikalem Öffnungswinkel besitzt sie ein großes Sichtfeld, das bis gut 150 Meter reicht. Mit wachsender Entfernung sinkt jedoch die Auflösung; die Distanz wird nicht gemessen, sondern berechnet. Und bei starkem Regen oder Nebel ist die Kamera praktisch blind.

70 Jahre Hochgefühle

Man soll die Feste feiern, wie sie fallen. So war letztes Jahr die Silvretta Classic selbst das Geburtstagskind, in diesem Jahr feiert ihr Austragungsort 70-jähriges Bestehen mit 176 vierrädrigen Gratulanten.

Alter vor Schönheit? Dann kennen Sie den 1932er Vauxhall Special von Dr. Christian Schoch und Eckhardt Giesemann nicht. Mit 85 PS aus einem 3,2-Liter-Reihensechszylinder waren die Steigungen der Silvretta Classic kein Problem für den Roadster

Lässt sich der Erfolg nicht viel mehr genießen, wenn man sich ihn erarbeiten muss? Sind wir ehrlich: Die 32 Kehren der Silvretta-Hochalpenstraße können je nach Gefährt nicht nur für puren Fahrspaß, sondern auch für eine gewisse Anstrengung sorgen.

Okay, man muss nicht gleich mit dem Rennrad die 2037 Meter hoch gelegene Bielerhöhe erklimmen, wie das viele tun. Aber gerade bei den älteren Fahrzeug-Baujahren in der Silvretta-Classic-Starterliste, die noch nicht auf den Luxus einer Servolenkung zurückgreifen können, ist der Aufstieg auch mit ein wenig Arbeit verbunden. Doch schon bald ist es geschafft, und die Passhöhe belohnt mit dem bildschönen Alpenpanorama, den türkisblauen Vermunt- und Silvretta-Stauseen und den zahlreichen Pferden auf der Passebene. Gleich zweimal passierten die Teilnehmer der 26. Silvretta Classic die Bielerhöhe, am ersten und am zweiten Rallye-Tag.

Ihren Ursprung hatte die Silvretta-Hochalpenstraße als Versorgungsweg

Vom Bauweg zum Traumziel

Bevor die Silvretta-Hochalpenstraße 1954 offiziell freigegeben wurde, war sie ein unbefestigter Weg, befahren von Zement- und Kieslastwagen, die Material für den Bau der Vermunt-Staumauer transportierten. 1938 wurde die Strecke in Richtung der Bielerhöhe verlängert, wieder als Transportweg für den Bau der südöstlich gelegenen Silvretta-Staumauer. 1947 setzten die Illwerke den Ausbau der Kraftwerke fort, verbreiterten einen weiteren kleinen Weg von der Bielerhöhe in Richtung Galtür, um ihn Lkw-tauglich zu machen. Fehlte nur noch der schwierigste Teil zwischen dem Vermuntwerk und Partenen. Ein großer Bagger, der vom Staumauerbau übrig geblieben war, bahnte sich den Weg am steilen Abhang gen Tal und legte die Trasse für die Abfahrt in Richtung Partenen und den Großteil der charakteristischen Kehren.

Am 24. Juni 1954 wurde die Straße für den öffentlichen Verkehr freigegeben, 1961 folgte der Ausbau auf zwei Spuren. Mit 400 000 Benutzern jährlich zählt sie heute zu den beliebtesten Alpenstraßen. Gut, wenn man die Rallye-Startnummern auf dem eigenen Klassiker hat, denn damit fährt man direkt am Mauthäuschen vorbei auf die sich mit bis zu zwölf Prozent Steigung den Hang hochwindende Passstraße. Neben einer Fahrt über die Silvretta standen am ersten Tag noch die Auffahrten in die pittoresken Bergdörfer Silbertal und Gargellen an, bevor sich der Rallye-Tross in Partenen wieder über die Start-Ziel-Rampe bewegte.

Der zweite und längste Rallye-Tag bot auf rund 270 Kilometern gleich zwei weitere Pässe-Highlights. Zum einen den bis zu 1773 Meter hohen malerischen Flexenpass mit seinen zahlreichen Tunnelgalerien, in denen Lichteffekte und Motorklänge ein eindrucksvolles optisch-akustisches Spektakel inszenierten. Weiter ging es von den schroffen Felsformationen des Flexenpasses über den Ort Lech zum Hahntennjoch. Landschaftlich das genaue Gegenteil mit grünen Hängen und blumengesäumten Wiesen. Über Imst, Landeck und Ischgl führte die Route dann ein weiteres Mal über die Silvretta-Hochalpenstraße zurück nach Gaschurn, wo alle Teilnehmer auf dem Därflifest feierlich begrüßt wurden, bevor die Stoppuhren gegen Grillgut und Bier und

Vierzylinder statt Synchronmotor im ZF-BMW für André Engelke und Nio-Chefingenieur Danilo Teobaldi

das Roadbook gegen die Live-Übertragung des EM-Viertelfinalspiels zwischen Deutschland und Spanien getauscht wurden. Nach dem bitteren Ausscheiden der deutschen Nationalelf bot der dritte Rallye-Tag den Teilnehmern einen wunderschönen Ausklang: 170 Kilometer über Feldkirch hin zum verschlungenen Furkajoch und über das Faschinajoch zur Zielflagge in der historischen Altstadt von Schruns.

„Die Route ist wirklich hervorragend gewählt“
Dr. Christian Zschocke

70 Jahre Autogeschichte

Passend zum Jubiläum der Silvretta-Straße spiegelte das Teilnehmerfeld auch 70 Jahre Automobilgeschichte. Angefangen beim ältesten Teilnehmer, einem Vauxhall Special aus 1932, bis hin zum Mercedes SL 55 AMG aus 2002. Dazwischen: Poster-Cars verschiedener Dekaden, wie der Aston Martin DB5 von Dr. Andreas Sennheiser und Thomas Musialik, der Mercedes 300 SL Flügeltürer von Karlheinz Kögel und Dr. Peter Maurer oder der Ferrari F40 von Carolin und Wolfgang Stege. Und unvergessene Alltagshelden wie der VW Käfer von Hartmut und Iris Schöbel oder der NSU 1000 C von András Noszvai und Zoltan Vandulek.

In den Prüfungen zeigten die beiden Ungarn eindrucksvoll, was mit dem kleinen Heckmotorauto alles möglich ist. In der Gesamtwertung mussten sie sich nur den tschechischen Siegern Patrik und Jan Skála beugen, die an Bord ihres grünen 911 Targa nochmals 136 Strafpunkte weniger ins Ziel brachten. Besonders der zweite Tag hatte es mit mehreren Geheimprüfungen, die in bestehende Prüfungen integriert waren, richtig in sich. Nicolaus und Andrea Hirsch in ihrem Austin-Healey meisterten ihn besonders gut; mit ein paar Strafpunkten mehr als die Besten an Tag eins und drei beendeten sie die Silvretta Classic auf dem dritten Rang der Gesamtwertung.

Und während die Besatzung der „Fanta 5“ die Teamwertung überzeugend gewann, dominierte die Truppe von Emil Frey nach Zahlen. Denn sie brachte neun Autos an den Start, darunter mehrere Porsche, Mustang, E-Type, einen BMW Z1 und einen Aston Martin Vantage Volante. Als modernen Kontrast stellte Frey zudem das Vorausfahrzeug – einen neuen Aston Martin Vantage, der mit 665 PS selbst den Ferrari F40 leistungsseitig übertrumpfte. Am Steuer: kein Geringerer als der Rekordhalter des Schauinsland-Bergrennens Mario Ketterer. Noch mehr Leistung bot der vollelektrische Lotus Eletre R, den Sponsor Geely als spektakulären Begleitwagen mitbrachte: Der SUV gab gewaltige 675 kW (905 PS) ab.

In Nationalfarben trat die BMW E3 Collection von Dr. Christian Zschocke aus Bad Homburg auf. Der leidenschaftliche Sammler brachte drei der Limousinen aus den späten 60er-Jahren mit nach Gaschurn, passenderweise in den österreichischen Landesfarben Rot-Weiß-Rot. Alle drei BMW sahen bei ihrem Debüt das Ziel, auch das ist ein kleiner Erfolg.

Text: Carl Nowak
Fotos: Thomas Kurz, Arturo Rivas

Stromschnelle: Der Lotus Eletre begleitete das Feld leise, aber schnell. Bis zu 905 PS leisten die beiden E-Motoren

Mario Ketterer und Friedhelm Kissel im Vorausfahrzeug Aston Martin Vantage

Blau-oranges Gulf-Farbenspiel in den Bergen, zu sehen an Bernd Therres und Tamara Veiths Porsche 944 S2

Perfektes Wetter, also runter mit dem Dach. Dachten sich auch Donat Pflug und Daniel Paulus von Emil Frey in ihrem 911 Carrera Cabrio

3.3 Li hinter 3.0 S. Zwei der BMW E3 aus Dr. Christian Zschockes E3-Sammlung

Gleich sechs Ferrari waren für die diesjährige Ausgabe der Silvretta Classic genannt. Hier der 328 GTS von Christian und Natalia Mehl

Drei Mal BMW E3, passenderweise noch in den Landesfarben

E3 Nummer 3: BMW 2800 mit Frank Klaas und Bernd Ostmann

Nicht zu schlagen: Patrik und Jan Skála haben die Rallye gewonnen

Grün wie die (Sieg-)Hoffnung. Der 911 mit der Startnummer 126 gewann

Stammgäste: Jan Becker, CEO von Apex.AI, und Christian Bangemann

ERGEBNISSE

4.–6. Juli 2024; Gesamtstrecke 580 km; 19 Wertungsprüfungen

1.	**Patrik Skála / Jan Skála**	Porsche 911 E Targa
2.	**András Noszvai / Zoltan Vandulek**	NSU 1000 C
3.	**Nicolaus Hirsch / Andrea Hirsch**	Austin-Healey 100/4
4.	**Kay Fischer / Roberto Stäblein**	BMW 325i Cabriolet
5.	**Benjamin Gentsch / Andreas Bickel**	Shelby GT350

Gelb-

RS 4 Avant B5

Das Sportmodell trägt Recaros, Alcantara-Lenkrad, Sport-Abgasanlage und -Fahrwerk samt 15-mm-Tieferlegung

Moment mal: Ist das wirklich ein aktueller RS 4 Avant? Ungläubig steigen wir nach der ersten Runde durchs spanische Hügelland aus, glätten die Nackenhaare und checken noch mal das Popometer. Nur um gleich wieder einzusteigen und weiterzufahren. Ja, dieser imolagelbe Kombi mit dem Beinamen Edition 25 Years ist nicht nur ein kostspieliges Sammlerstück – auch wenn er wirklich sehr teuer ist. Nein, er ist wohl der fahraktivste Werks-RS-4 ever. Klar, Audi schippt schließlich alles in das limitierte Sondermodell, was in der Preisliste steht – inklusive aller Competition-Parts und eines zusätzlichen Semislick-Radsatzes.

Fahrwerk? Kompromisslos!

Aber die Ingolstädter Ingenieure ziehen auch ein paar Stellschrauben nach. Welche genau? Vor allem die

Bereits 1999 kam der erste Audi RS4 Avant der Generation B5 auf den Markt. Das feiert Audi nun mit einem exklusiven Sondermodell. Und wir fahren natürlich Neu und Alt!

Sucht

fahrwerksseitigen. Das Gewindefahrwerk sorgt nun für heftigen Tiefgang und schert sich noch weniger um Federungskomfort. Mit zwei Grad Negativsturz an der Vorderachse und mittlerweile bestens temperierten Sportreifen reißt die Traktion beim Einlenken nur deshalb ab, weil der spanische Asphalt stellenweise Grip bietet wie, tja, Schmierseife.

Was im ersten Moment nach dem Killerkriterium für Fahrdynamik-Ambitionen klingt, bringt ein äußerst unterhaltsames Moment mit sich. Denn an der Hinterachse arbeitet ein modifiziertes Sportdifferenzial, und der Hilfsrahmen wurde fest angebunden. Beides dient dazu, die Vorderachse zu entlasten und das Heck zu lockern. Und das spürt der Fahrer bereits in den ersten Kehren. Zwar gilt dieser Quattro mit dem selbstsperrenden Mittendifferenzial nicht als die variabelste Kraftverteilungsmaschine, dafür weiß er stets genau, wo es Schlupf zu bekämpfen gibt. So verpufft die Mehrleistung von 20 PS gegenüber dem normalen RS 4 beim Beschleunigen nicht. Im Gegenteil: Der Avant flutscht schon mal powerslidend durch die zahllosen S-Kurven. Okay, den Topspeed von 300 km/h können wir hier nicht ausfahren – nicht mal annähernd. Aber wir glauben ihn Audi gern.

Die Ingolstädter haben übrigens auch die Getriebesoftware geschärft. Beim Beschleunigen im Dynamikmodus hämmert die Tiptronic die Gänge blitzartig rein, beim Herunterschalten und Zwischenspurten legt sie in Sekundenbruchteilchen sofort die richtige Stufe nach. Eigentlich müsste der Fahrer gar nicht an den Alu-Wippchen hinter dem Lenkrad zupfen. Macht er dennoch, schließlich involviert Selbstschalten einen viel intensiver ins Fahrgeschehen. Doch der permanente Schub des Biturbo-V6 und der wenig zurückhaltende, bassige Klang der Klappenauspuffanlage sind nicht das Entscheidende bei diesem RS 4, das wahre Erlebnis bleibt die Kurven-Agilität. Mit seiner Lenkung scheitelt der Edition wunderbar präzise Kurven und lenkt so zackig ein, dass der Kopf kaum hinterherkommt. Eigentlich schade, dass wir keine Rennstrecke zur Verfügung haben, denn dieser Powerkombi gehört auf den Track. Und wo er gar nicht hingehört, ist eine Sammlung.

Powerkombi alter Schule

Umstieg in den Ur-RS-4. Obwohl dieses Exemplar bereits über 100 000 km gebuckelt hat, glänzt der Avant innen fast wie neu. Das Carbon in der Mittelkonsole strahlt mit dem Hartplas-

Dickes Ende: Im Vergleich mit dem aktuellen RS 4 klingt der alte fast zahm

RS 4 Avant B9

Gelbe Kontrastnähte ziehen sich vom Lenkradkranz über den Schaltsack bis zu den Schalensitzen mit Wabensteppung. Das Gewindefahrwerk sorgt beim Edition 25 Years für Abt-artigen Tiefgang und schert sich wenig um Federungskomfort. Zwei Grad negativer Sturz an der Vorderachse sowie ein zweiter Radsatz Pirelli P Zero Trofeo RS sorgen für viel Grip und zackiges Einlenkverhalten

TECHNISCHE DATEN

Audi		RS4 Avant	RS 4 Avant Edition 25 Years
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	V/6
Hubraum	cm³	2671	2894
Leistung	kW (PS) bei 1/min	280 (381) 6100	346 (470) 5900
max. Drehm.	Nm bei 1/min	440 bei 2500	600 bei 2000
Länge × Breite × Höhe	mm	4525 × 1799 × 1386	4782 × 1866 × 1414
Radstand	mm	2607	2826
Gepäckraum	l/VDA	390–1250	495–1495
Kraftübertragung		Allradantrieb Sechsganggetriebe	Allradantrieb Achtgangautomatik
Beschleunigung 0–100 km/h	s	4,9	3,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	300
Normverbrauch ges.	l/100 km	12,0 SP (EWG)	9,9 SP (WLTP)
Grundpreis		127 000 DM (1999)	142 905 Euro (2024)

tik um die Wette. Mit einem Fingerdruck fährt ein Becherhalter über dem Mäusekino-Navi aus. Die Fahrerhand greift an einen echten Handbremshebel statt an einen elektrischen Kippschalter. Und dann sind da noch diese Recaro-Sitze: Was haben die für dicke Wangen! Allerdings bieten sie, mit Glattleder bespannt, weniger Seitenhalt als vermutet. Überhaupt, so ergonomisch eingebettet wie im aktuellen B9 sitzt man hier längst nicht.

Dafür blickt der Fahrer in zierliche Außenspiegel in Gehäusen, die aus Aluminium gefräst sind. Und auf Ziffernblätter mit roten Nadeln samt rotem Drehzahlbereich bei 7000/min und einem Tacho, der sich bis 310 km/h streckt. Dazu schreien die noch

Der alte RS4 performt vorwiegend geradeaus. Dafür kurvt wohl kein anderer RS 4 so behände wie der Edition

Der eine ist auf 250 Exemplare limitiert, vom anderen gibt's keine 50 im Netz

RS 4 Avant B5

Im Cockpit lassen die Neunziger herzlich grüßen. Doch für einen 25 Jahre alten Sportkombi lenkt dieser RS4 Avant erfreulich fein, ohne es mit der Präzision zu übertreiben. Die sechs Gänge rasten auf kurzen Wegen ein, aber der Hebel will auch präzise geführt werden. Der unbändige Biturbo-Schub des 381 PS starken 2,7-Liter-Sechszylinders ab 3000/min wirkt immer noch unnachahmlich brachial

röteren Bordcomputer-Digitalanzeigen: Willkommen in den Neunzigern! Okay, der Kranz wirkt schon etwas speckig, dafür ist das Lenkrad handlich, rund und gänzlich frei von Tasten. Letztere versammeln sich lieber in der Mittelkonsole. Ein Fahrmodi-Schalter? Gab es damals noch nicht. Dafür lockert eine Taste das teils rigide eingreifende ESP.

Leichte Alterserscheinungen

In der Lenkung spürt der Pilot sofort das Alter – vor allem im direkten Vergleich mit dem hyperagilen B9. Aber ganz ehrlich: Für einen 25 Jahre alten Sportkombi lenkt der RS4 Avant erfreulich fein ein. Dabei übertreibt er es nicht mit der Präzision, auch weil er nach mehr Lenkwinkel verlangt. Etwas in die Jahre gekommen fühlt sich hier nur die Schaltung an. Klar, die sechs Gänge rasten immer noch auf kurzen Wegen ein, aber der Hebel will auch präzise geführt werden.

Dennoch vollbringt der betagte Avant das Kunststück, alles irgendwie leichtfüßiger wirken zu lassen – kein Wunder, wiegt er doch rund 200 kg weniger als sein imolagelber Nachkomme. Zumal er trotz breiter Radhaus-Backen und ordentlichen Tiefgangs sogar federn kann – die wohl größte Überraschung, die er bietet.

Der Star in der Manege ist aber unbestritten der 381 PS starke 2,7-Liter-Sechszylinder. Zwar haben seine beiden Turbos unterhalb von 3000 Touren wenig bis nichts zu melden. Doch sobald die Drehzahlnadel die 3 auf dem Ziffernblatt passiert, explodiert die Leistung – und zwar nicht förmlich, sondern in Echtzeit. Von vorn faucht's, hinten blasen Fanfaren zum Angriff. Schlagartig drücken 440 Nm Drehmoment so mächtig, dass einem kurz die Luft wegbleibt. Dabei schießt die rote Nadel so schnell Richtung roten Bereich, dass die rechte Hand gleich wieder zum Schalthebel greift. Wow! Was für ein brachialer Schub! Das ist so herrlich oldschoolig und unnachahmlich, dass der Fahrer am liebsten gar nicht mehr aussteigen möchte.

Ja, selbst nach einem Vierteljahrhundert fasziniert einen der alte Biturbo-V6. Doch während der Ur-RS4 vorwiegend geradeaus performt, kurvt wohl kein anderer RS 4 Avant so behände wie der Edition 25 Years. Mit seinen 470 PS, allerlei Fahrdynamik-Dreingaben und auf nur 250 Exemplare limitiert, trägt er auch einen heftigen Preiszettel: 142 905 Euro, drunter geht nichts.

Text: Clemens Hirschfeld
Fotos: Tobias Sagmeister

54 Grands Prix hat der Fahrer mit den meisten Siegen nicht gewonnen. In Silverstone brach Hamilton den Bann

Märchen-Stunde

Der GP England schrieb ein Formel-1-Märchen. Lewis Hamilton gewann nach 945 Tagen Durststrecke in einem elektrisierenden Rennen. Dass es ausgerechnet in Silverstone passierte, setzte der Story die Krone auf.

Ferrari im Niemandsland: Leclerc behauptet sich vor den Aston Martin und Hülkenberg. Ein Taktik-Flop warf ihn zurück

Sechs Punkte beim Heimspiel: Stroll und Alonso punkteten für Aston Martin. Die Fabrik liegt gleich um die Ecke

Es war fast zu kitschig, um wahr zu sein. Lewis Hamilton fuhr nach 945 Tagen Pause endlich mal wieder als Erster ins Ziel, und das nicht irgendwo, sondern in seinem Wohnzimmer Silverstone, wo er vorher schon acht Mal gewonnen hatte. Der 104. GP-Sieg war eine Zitterpartie, weil Max Verstappen mit den besseren Reifen beständig aufholte. Doch 164 000 Zuschauer peitschten den Publikumsliebling nach vorne. „Ich konnte sie nicht hören, aber sehen und spüren", kommentierte Hamilton unter Tränen.

Der Rekordsieger gab zu, dass ihm die zweieinhalb sieglosen Jahre hart zugesetzt hätten, speziell nach der kontroversen WM-Niederlage 2021, für die er sich gern so schnell wie möglich revanchiert hätte. Er trug auch Selbstzweifel mit sich herum, weil George Russell im Trainingsduell mit 10 : 2 klar führt, mehr Punkte auf seinem Konto hatte, den ersten Sieg und die erste Pole-Position für Mercedes in diesem Jahr an seine Fahnen heften durfte. „Es gab Momente, da fürchtete ich, dass es nie mehr passiert, dass mein bester Schuss nicht mehr gut genug ist. Deshalb war das Gefühl nach diesem Sieg so speziell. Spezieller als alle anderen."

Es war ein episches Autorennen, dieser GP England, nicht nur weil er sich anfühlte wie ein reales Märchen. Fünf Fahrer stritten um die Führung, und das Wetter bestimmte, wer in den einzelnen Abschnitten des Rennens das schnellste Auto hatte. Am Anfang die Mercedes. Russell stürmte mit Hamilton im Schlepptau davon, wurde aber in dem Moment von den McLaren eingefangen, als Regen die Bahn wässerte. Es war zu nass für Slicks und zu trocken für Intermediates. Also hielt die Spitze auf ihren Trockenreifen durch bis zum nächsten angekündigten Schauer. In dieser Phase flogen die McLaren-Piloten Lando Norris und Oscar Piastri allen auf und davon. „Sie hatten viel mehr Temperatur im Reifen als wir", staunte Hamilton. Verstappen war völlig verloren. Sein Auto hatte vorne zu wenig Abtrieb. Dadurch körnten die Reifen. Das wurde beim ersten Boxenstopp korrigiert.

Drei Engländer standen auf den ersten drei Startplätzen. Der Großteil der Zuschauer drückte nur Hamilton die Daumen

Im Mittelabschnitt lichteten sich an der Spitze die Reihen. Russell stellte seinen Mercedes ab, weil der Motor den Hitzetod zu sterben drohte. Falsches Boxenstopp-Timing kostete Piastri 15 Sekunden. Statt beim Wechsel auf Intermediates nach Vorbild von Mercedes beide Fahrer hintereinander an die Box zu holen, ließ McLaren seinen Australier eine Runde länger auf der Strecke. Das Warten hinter Norris hätte Piastri nur um fünf Sekunden zurückgeworfen. „Wir wünschten uns, Oscar hätte eindringlicher den Doppelstopp eingefordert", blickte Teamchef Andrea Stella grimmig auf die verpasste Chance.

Schlechte Kommunikation und Verlegenheitsentscheidungen am Kommandostand klauten auch noch Norris den Sieg. Der zweite Boxenstopp kam eine Runde zu spät. Das brachte Hamilton vorbei. Die Reifenwahl war falsch. Als Norris am Funk gefragt wurde, welchen Reifentyp er wolle, verbunden mit dem Hinweis, dass Hamilton sich für die riskante Variante Soft entschieden habe, lautete die unsichere Antwort: „Medium. Nein, vielleicht doch Soft." Pirellis weichste Mischung war der Todesstoß für Norris. Weil sein McLaren die Reifen stärker aufheizt, bezahlte er in den letzten Runden mehr dafür. Im Finale bestimmte Verstappen das Tempo. Harte Reifen waren das richtige Konzept. „Wir hatten Angst, der Soft-Reifen könnte auf der durch den Regen vom Gummi befreiten Strecke körnen", begründete Red-Bull-Technikchef Pierre Waché seine Wahl. Noch besser wäre die Medium-Mischung gewesen. Die stand nur noch McLaren zur Verfügung. Piastri zeigte, was möglich gewesen wäre. Er machte in den letzten 15 Runden 4,4 Sekunden auf die Spitze gut.

McLaren gegen Red Bull

Die Kollision zwischen Max Verstappen und Lando Norris in Spielberg wirkte noch nach. Während Verstappen keine Schuld auf sich nehmen wollte, machte Norris eine Kehrtwende. „Max muss sich für nichts entschuldigen. Wir wissen alle, dass er hart und immer am Limit fährt. Was ich nach dem Rennen gesagt habe, ist in der Hitze des Gefechtes passiert." Spätestens seit diesem Statement weiß Verstappen, dass sein Gegner im Ernstfall zurückziehen wird.

Bei der McLaren-Führung kamen die versöhnlichen Worte nicht gut an. Öffentlich gaben Zak Brown und Andrea Stella ihrem Fahrer Rückendeckung, doch tatsächlich hätten sie sich mehr verbale Gegenwehr gewünscht. So wie von McLaren-Chef Brown, der Red Bull und die Sportkommissare in die Pflicht nahm: „Das war eine verpasste Gelegenheit, Max zu zeigen, was erlaubt ist und was nicht. Ich finde es auch nicht gut, dass Red Bull ihn auch noch ermutigt, so zu fahren." Red-Bull-Kollege Christian Horner bellte zurück: „Vor

TECHNIK

Entwicklungsstau in der Königsklasse

Die Haas-F1-Seitenkästen haben jetzt wie jene von Red Bull und Ferrari einen Oberbiss. Gleichzeitig wurde die Expansion der vorderen Venturi-Kanäle vergrößert

Die Zeit der großen Entwicklungssprünge ist vorbei. Die jüngsten Technik-Upgrades von Ferrari, Aston Martin oder Toro Rosso waren ein Schritt seitwärts oder zurück. Das ist ein Zeichen dafür, dass die Groundeffect-Autos langsam an ihr Limit kommen. Um noch mehr Abtrieb zu finden, müssen die Chassis noch tiefer gelegt werden. Die Teams bewegen sich dabei in Schritten von einem halben Millimeter. Sie riskieren, dass das gefürchtete Bouncing wieder zurückkehrt oder die Fahrzeugbalance aus den Fugen gerät. Ferrari, Aston Martin und Toro Rosso korrigieren ihre jüngsten Upgrades damit, dass sie bei den Unterböden so lange auf ältere Spezifikationen zurückgreifen, bis man die neue Version gezähmt hat. Große Aerodynamik-Pakete bergen die Gefahr, dass man den Fehler schwer findet. Haas F1 hat sein Auto trotzdem auf den Kopf gestellt. Kühleinlass, Seitenkästen und Unterboden sind neu. Die Daten lassen hoffen. „Beim Upgrade davor kamen von 0,25 nur 0,15 Sekunden auf der Strecke an", bremst jedoch Teamchef Ayao Komatsu.

ein paar Wochen hat Zak bei uns noch um Motoren nachgefragt. Seltsam, dass er jetzt so austeilt." Brown wiegelte ab: „Nur, weil Ford-Chef Jim Farley und ich uns gut kennen."

Red Bull betrachtet McLaren als echten Gegner im Kampf um die Konstrukteurs-WM. Während Norris und Piastri zuverlässig hoch punkten, liefert Sergio Pérez eine Pleite nach der anderen ab. In den letzten sechs Rennen steuerte der Mexikaner nur 15 Punkte bei. In Silverstone musste er aus der letzten Reihe starten, nachdem er sein Auto im Q1 im Kiesbett versenkt hatte. Plötzlich steht sein neuer Zweijahresvertrag wieder auf der Kippe. „Es gibt strenge Leistungsklauseln", bestätigt Sportchef Helmut Marko. Das könnte den Fahrermarkt noch gewaltig aufmischen. Daniel Ricciardo oder Yuki Tsunoda könnten befördert werden, Formel-2-Spitzenreiter Isack Hadjar neben Liam Lawson bei Toro Rosso fahren. Pérez wäre dann frei.

Um sich McLaren wieder vom Hals zu schaffen, schob Red Bull die sechste Version des Unterbodens nach. Der Windkanal versprach eine halbe Zehntelsekunde. Nicht viel, aber jetzt zählt jede Millisekunde. Gleichzeitig nimmt Red Bull das Auto des Gegners ganz genau ins Visier. Zuerst beschwerte man sich über einen zu biegsamen Frontflügel, dann über ein zusätzliches Loch in den Bremstrommeln zur Sensorkühlung. Der Verdacht schwang mit, McLaren könnte über den Kanal zusätzlich die Felgen und damit die Reifen kühlen. Sensoren an dieser Stelle sind nur in den freien Trainingssitzungen erlaubt. Angeblich hatte McLaren sie auch bei einigen Rennen an Bord.

In Silverstone mischte sich Mercedes mit beiden Autos in der ersten Startreihe in das Duell ein. Es war der goldene Griff, die Autos ab Samstag an der Hinterachse etwas höher zu stellen. Das kostete Topspeed, brachte aber Abtrieb. Neue Teile beim nächsten Rennen in Ungarn sollen die Lücke zur Spitze endgültig schließen. Teamchef Toto Wolff atmet auf: „Auf einmal macht alles Sinn, was vorher keinen Sinn machte. Es ist wie in den glorreichen Zeiten. Wir finden im Windkanal Fortschritte, und sie kommen auf der Strecke an."

Ferrari hat den Anschluss verloren. Der Rückgriff auf einen alten Unterboden war das Eingeständnis, dass man es mit dem letzten Entwicklungsschritt übertrieben hat. Das Bouncing verschwand, doch jetzt fehlte den roten Autos der Speed. „Der Grat zwischen zu viel von dem einen und zu wenig von dem anderen ist unheimlich schmal", lamentierte Teamchef Frédéric Vasseur.

Aston Martin befindet sich auf dem Weg der Besserung. Ein Frontflügel, der sich nach dem Vorbild von McLaren und Mercedes unter Last nach hinten biegt, und die Rückkehr zur Unterboden-Spezifikation von Suzuka wirkten Wunder. Die Fahrer fanden wieder Vertrauen in ihre grünen Autos. Die Formel-1-Fabrik der Luxusmarke liegt nur einen Steinwurf von der Rennstrecke entfernt und ist die modernste ihrer Art. Gerade wurden die Gebäudekomplexe 2 und 3 für den neuen Simulator und Windkanal fertiggestellt. Ein Technikbüro, groß wie ein Fußballfeld, bietet 395 Ingenieuren Platz.

Haas F1 hat gerade mal 250 Angestellte insgesamt. Trotzdem war das zweite Aerodynamikpaket mit neuen Seitenkästen und Unterboden ein Volltreffer. Nico Hülkenberg stellte den US-Ferrari in die dritte Startreihe. „Ohne den Fehler in Kurve 13 wäre ich Dritter oder Vierter geworden", war der Rheinländer überzeugt. Als Sechster räumte er zum zweiten Mal in Folge acht Punkte ab. Haas F1 schafft, woran viel größere Teams mit viel besseren Werkzeugen scheitern. Den künftigen Audi-Piloten Hülkenberg stört nur eines: „Alles, was ich hier mit aufbaue, kriegt nächstes Jahr der Ocon."

Nicht nur Haas F1 hat Esteban Ocon im Visier. Auch Audi und Williams sind hinter dem Franzosen her, weil sich Carlos Sainz nicht entscheiden kann oder will. Der Spanier ließ sich durch eine Aussage von Toto Wolff verunsichern, der Sainz wieder Hoffnungen machte, obwohl er ihn einen Monat zuvor bereits von seiner Liste gestrichen hatte. Wolffs Spekulation, dass die Zweckehe zwischen Red Bull und Verstappen doch noch in die Brüche geht, wird immer unwahrscheinlicher. Das könnte Mercedes dazu zwingen, seinen Rohdiamanten Andrea Kimi Antonelli schon 2025 in das zweite Auto zu setzen. Der 17-jährige Italiener spult zwar abseits der Öffentlichkeit Tausende von Testkilometern in einem 2022er Mercedes ab, doch in der Formel 2 fuhr das Supertalent lange hinterher. Bis er in Silverstone sein erstes Rennen gewann. Plötzlich ist Antonelli wieder ein Thema und Sainz der Ersatz vom Ersatz. Ex-Pilot Mark Webber warnt: „Wenn Carlos zu lange wartet, fällt er zwischen alle Stühle."

Text: Michael Schmidt
Fotos: Wolfgang Wilhelm, XPB (1)

Mercedes an die Front: Russell und Hamilton lenken vor Norris und Verstappen in die erste Kurve ein. Links attackiert Stroll

SO LIEF DAS RENNEN

Soft, Medium, Hard?

Englisches Sommerwetter bestimmte die Boxenstopps. Den ersten Regenguss saßen die Fahrer noch auf Slicks aus. Beim zweiten wechselten alle auf Intermediates, zwölf Runden später ging es zurück auf Slicks. Red Bull landete mit Max Verstappen Volltreffer bei der Reifenwahl und beim Timing. Nur so schaffte es der Weltmeister auf Platz 2. Im ersten Stint hatte er schon 12,2 Sekunden Rückstand, weil vorne Abtrieb fehlte. Das wurde beim ersten Boxenstopp korrigiert. Da führten zwei McLaren mit Lando Norris und Oscar Piastri vor zwei Mercedes mit Lewis Hamilton und George Russell. Mercedes fertigte seine Fahrer beim ersten Stopp direkt hintereinander ab. Das kostete Russell fünf Sekunden. Hätte Mercedes mit Russell so wie McLaren mit Piastri eine Runde länger gewartet, wären 15 Sekunden verloren gegangen. Beim Wechsel zurück auf Slicks kamen Hamilton, Verstappen und Piastri in der gleichen Runde an die Box. Hamilton bekam Soft, Verstappen Hard, Piastri Medium. Nur McLaren hatte noch Medium-Gummis in der Hinterhand. Das war die beste Wahl für die letzten 15 Runden. Trotzdem entschied sich McLaren bei Norris für Soft. Weil Norris keine klare Aussage machte und Hamilton die McLaren-Strategen mit seiner Wahl verwirrte. Hamilton streichelte Pirellis weichste Mischung mit 1,4 Sekunden Vorsprung ins Ziel. „Uns fehlten zwei Runden", klagte Verstappen. Bei Norris brachen die Soft-Reifen ein. Ferrari spielte keine Rolle und tröstete sich nur mit der schnellsten Runde von Carlos Sainz.

Daten und Ergebnisse: bitte umblättern

GP England: 12. von 24 Läufen

7. Juli 2024

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,891 km
Runden:	52
Distanz:	306,198 km
Zuschauer:	164 000
Wetter:	14 Grad, Regen, bewölkt
Topspeed Qualifikation:	332,7 km/h (Piastri)
Topspeed Rennen:	335,8 km/h (Pérez)
Gangwechsel/Runde:	36
Volllastanteil:	77 %
Pole-Position 1. Kurve:	643 m
Führungswechsel:	5

km/h Gang

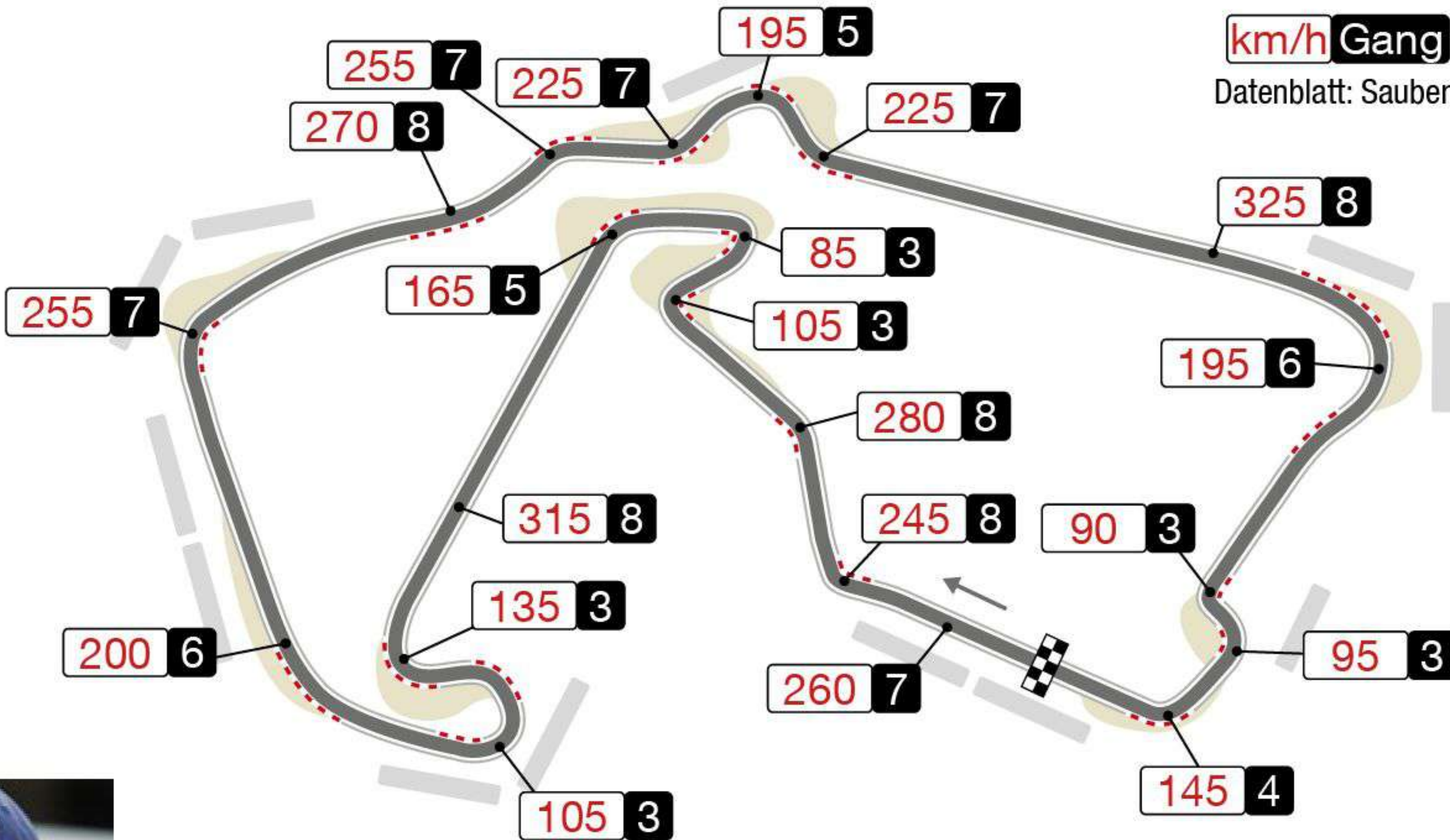
Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Team, Zeit	Startnummer
1	George Russell, GB	Mercedes, 1.25,819 min	63
2	Lewis Hamilton, GB	Mercedes, 1.25,990 min	44
3	Lando Norris, GB	McLaren-Mercedes, 1.26,030 min	4
4	Max Verstappen, NL	Red Bull-Honda, 1.26,203 min	1
5	Oscar Piastri, AUS	McLaren-Mercedes, 1.26,237 min	81
6	Nico Hülkenberg, D	Haas F1-Ferrari, 1.26,338 min	27
7	Carlos Sainz, E	Ferrari, 1.26,509 min	55
8	Lance Stroll, CAN	Aston Martin-Mercedes, 1.26,585 min	18
9	Alexander Albon, THA	Williams-Mercedes, 1.26,640 min	23
10	Fernando Alonso, E	Aston Martin-Mercedes, 1.26,917 min	14
11	Charles Leclerc, MC	Ferrari, 1.27,097 min	16
12	Logan Sargeant, USA	Williams-Mercedes, 1.27,175 min	2
13	Yuki Tsunoda, JAP	Toro Rosso-Honda, 1.27,269 min	22
14	Guanyu Zhou, CHI	Sauber-Ferrari, 1.27,867 min	24
15	Daniel Ricciardo, AUS	Toro Rosso-Honda, 1.27,949 min	3
16	Valtteri Bottas, FIN	Sauber-Ferrari, 1.32,431 min	77
17	Kevin Magnussen, DK	Haas F1-Ferrari, 1.32,905 min	20
18	Esteban Ocon, F	Alpine-Renault, 1.34,557 min	31
19	Pierre Gasly, F[1]	Alpine-Renault, 1.39,804 min	10
20	Sergio Pérez, MEX[2]	Red Bull-Honda, 1.38,348 min	11

● Startnummer

[1] 10 Startplätze zurück wegen Einsatz 5. Motor, Turbolader, MGU-H, MGU-K

[2] Start aus der Boxengasse wegen Einsatz 5. Motor und 3. Batterie = neue Spezifikation im Vgl. zu Qualifikation

„Ich hatte im Startgetümmel Kontakt mit anderen Autos in den Kurven 3 und 4. Dabei habe ich Teile des Frontflügels verloren"

Alexander Albon

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	schnellste Runde
1.	**Hamilton**	52/15[2]	1:22.27,059 min = 222,821 km/h	m/l/s	2 (58,967 s)	1.29,438 min
2.	**Verstappen**	52	+1,465 s	m/l/h	2 (57,441 s)	1.28,952 min
3.	**Norris**	52/19	+ 7,547 s	m/l/s	2 (59,048 s)	1.29,262 min
4.	**Piastri**	52/1	+ 12,429 s	m/l/m	2 (58,741 s)	1.28,748 min
5.	**Sainz**	52	+ 47,318 s	m/l/h/s	3 (1.27,002 min)	1.28,293 min
6.	**Hülkenberg**	52	+ 55,722 s	m/l/s	2 (59,677 s)	1.29,836 min
7.	**Stroll**	52	+ 56,569 s	m/l/m	2 (58,492 s)	1.29,897 min
8.	**Alonso**	52	+ 1.03,577 min	m/l/m	2 (50,027 s)	1.29,710 min
9.	**Albon**	52	+ 1.08.387 min	m/l/m	2 (1.04,152 min)	1.29,718 min
10.	**Tsunoda**	52	+ 1.19,303 min	m/l/s	2 (59,658 s)	1.30,229 min
11.	**Sargeant**	52	+ 1.28,960 min	m/l/s	2 (1.02,245 min)	1.29,972 min
12.	**Magnussen**	52	+ 1.30,153 min	m/l/s	2 (1.00,152 min)	1.30,093 min
13.	**Ricciardo**	51		m/l/s	2 (58,748 s)	1.30,735 min
14.	**Leclerc**	51		m/l/l/s	3 (1.26,880 min)	1.29,748 min
15.	**Bottas**	51		m/l/s	2 (1.02,155 min)	1.31,277 min
16.	**Ocon**	50		s/l/m/l/m	4 (1.55,146 min)	1.30,875 min
17.	**Pérez**	50		h/l/l/m/s	4 (1.58,875 min)	1.29,707 min
18.	**Zhou**	50		s/m/l/l/s	4 (2.01,224 min)	1.31,014 min
19.	**Russell**	33/17	Wasserverlust (P 4)	m/l		1.31,298 min
20.	**Gasly**	0	Getriebe (P 19)	m		

[1] Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hard, R = Regenreifen, I = Intermediates, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; [2] Runden in Führung, Bestwerte in Rot; [3] 10 Sekunden addiert; [4] 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

Fahrer	Siege	Punkte
1. Verstappen	7*	255 Punkte
2. Norris	1	171 Punkte
3. Leclerc	1	150 Punkte
4. Sainz	1	146 Punkte
5. Piastri		124 Punkte
6. Pérez		118 Punkte
7. Russell	1	111 Punkte
8. Hamilton	1	110 Punkte
9. Alonso		45 Punkte
10. Stroll		23 Punkte
11. Hülkenberg		22 Punkte
12. Tsunoda		20 Punkte
13. Ricciardo		11 Punkte
14. Bearman		6 Punkte
15. Gasly		6 Punkte
16. Magnussen		5 Punkte
17. Albon		4 Punkte
18. Ocon		3 Punkte

*Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Duell	Ergebnis
Verstappen – Pérez	12:0
Hamilton – Russell	2:10
Leclerc – Sainz	7:4
Leclerc – Bearman	1:0
Norris – Piastri	9:3
Alonso – Stroll	7:5
Tsunoda – Ricciardo	9:3
Albon – Sargeant	11:0
Bottas – Zhou	11:1
Hülkenberg – Magnussen	9:3
Ocon – Gasly	8:4

KONSTRUKTEURS-WM

Team	Siege	Punkte
1. Red Bull-Honda	6*	373 Punkte
2. Ferrari	2	302 Punkte
3. McLaren-Mercedes	1	295 Punkte
4. Mercedes	2	221 Punkte
5. Aston Martin-Mercedes		68 Punkte
6. Toro Rosso-Honda		31 Punkte
7. Haas F1-Ferrari		27 Punkte
8. Alpine-Renault		9 Punkte
9. Williams-Mercedes		4 Punkte

45 km/h genügen, um zum Eugensplatz an den Fotopoint zu kommen

The Ita

Es gibt da so einen 45-km/h-Stromer. Baugleich von Opel, von Citroën und von Fiat. Jeder für sich ja irgendwie knuffig. Aber nur einer italienisch. Ciao Topolino, Zeit für eine Sommerrunde durch Stuttgart!

lian Job

Isser nicht süß? Und querbeschleunigen kann er auch. Enge Linien? Er kriegt sie alle. Wie unsere Herzen

Dolce Vita? Geht so. Als der erste Topolino 1936 Italien bewegt, sind die Zeiten nicht wirklich rosig. Doch der Kerl hält bis 1955 durch, beschleunigt optimistisch in die Nachkriegszeit. Gut drei Meter lang, reichlich eine halbe Tonne schwer. Zwei Türen, vier Sitze, vier Zylinder, keine Fragen. Der zweite Topolino legt 2023 los, aber wohin eigentlich? Einstiegsmobilität ab 15, simple Cleverness, gute Laune im Stadtverkehr? Tja, Freunde, diverse Zeiten. Jeder, wie er mag. Fakt bleibt: Das aktuelle Mäuschen summt mit 6-kW-E-Maschine statt Verbrenner maximal 45 km/h schnell, hat nur zwei Sitze und eher wenig Aktien in der Massenmotorisierung.

Eher schon in der buchstäblichen Basismotorisierung, denn mit dem 2,53-Meter-Fiat dürfen sogar 15-Jährige mit dem Führerschein AM losfahren. Tja, liebe Mofa-Rocker der 70er/80er, heute ist nix mehr mit Kreidler Flory und Hercules Prima 5S. Mal abgesehen von den unverbrannten Kohlenwasserstoffen der ollen Zweitakter. Der solvente Teen von heute fährt lokal emissionsfrei statt in einer 1 : 50-Gemischwolke und darf, wenn er will, sogar in einen Bürgerkäfig steigen. Zwar auf 45 km/h limitiert und optisch possierlich, aber: Dach überm Kopf! Nun, Kunststoff über Stahlrohr, wahlweise mit Rolldach. Und: Scheibenwischer! Mal sehen, ob sie drauf einsteigen. Am Start: Carlotta und Finja, mit 18 und 15 Jahren klare Zielgruppe, streunen mit dem Topolino in den Stuttgarter Abend hinein. Eckpunkte: Eisdiele und Pizza zum Finale. Minimal-Italien in Schwaben – oder so.

Der Forty-Something

Vorschuss-Sympathie zu Beginn: Du wirst nicht nass, kannst in der weitgehend auf 40 km/h limitierten City locker mitschwimmen und dabei öfter Vollstrom geben als mit jedem anderen Auto, zudem fast auf der Stelle wenden. Vor allem: die unbeschwerte Süße des Topolino genießen, innen und außen. Womit wir

Take away: Ventilator und Mini-Boombox

Kuck mal! Der Topolino ist ein offener Typ

Asketisch, abwaschbar und für zwei: das Interieur

Klappfenster. Frischluft. Fertig. Keep it simple!

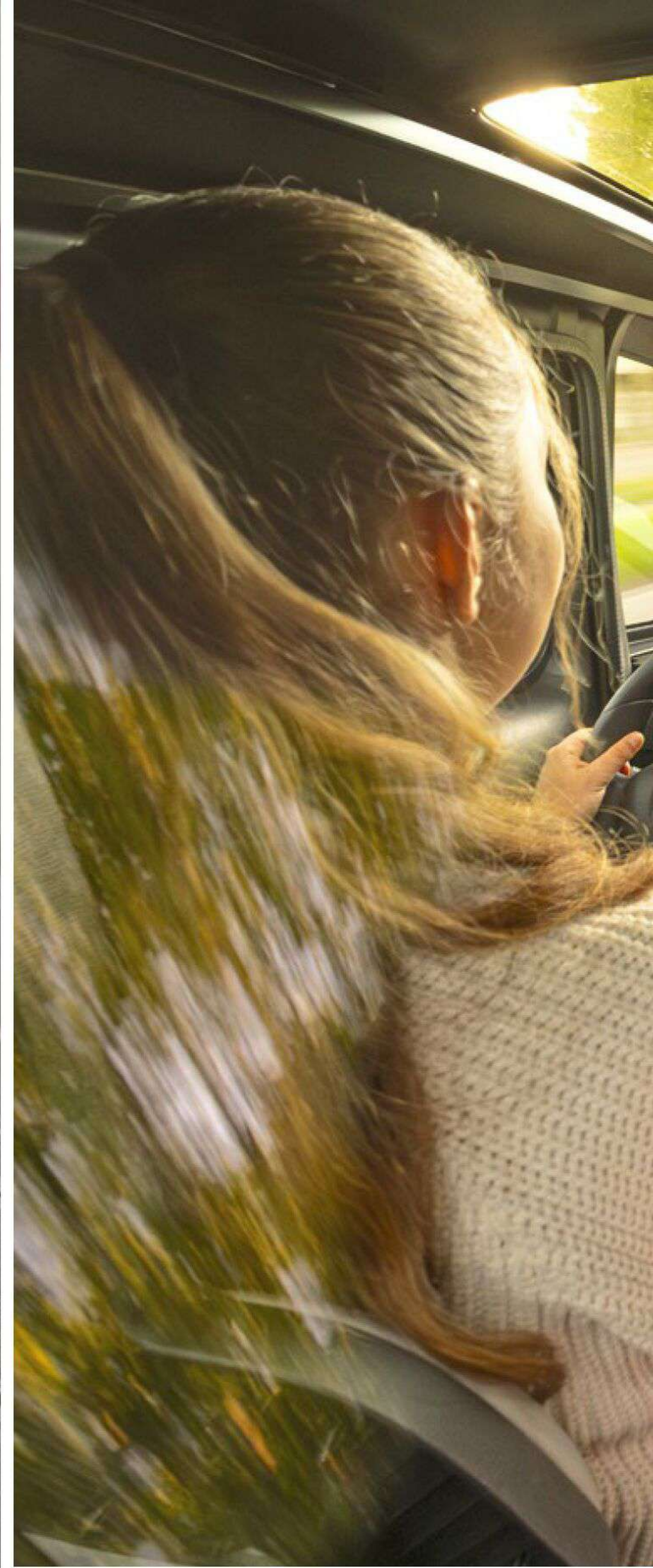
beim Ursprung dieser Geschichte sind. Kein Ergebnis langen Brainstormings, von Whiteboard-Exzessen oder Teams-Orgien. Wir haben den Kleinen bloß in der Tiefgarage an der Steckdose nuckeln sehen und wollten ihn gleich abgreifen. In diesem Fall zur Fotofahrt am nächsten Abend.

Am liebsten möchtest du den cremefarbenen Topolino nämlich direkt zwischen zwei Finger nehmen und mit ihm spielen. Oder in die Vitrine stellen. Oder auf eine Runde ausführen. Da wird der Kaufpreis unter zehntausend fast schon zum Schnapper. Denn ob du willst oder nicht: das Ding macht Freude – und Freunde. Ähnlich wie dem Cinquecento (alt oder aktuell) kann sich dem Topolino kaum jemand entziehen.

Charmanter ist er überdies als die beiden technisch identischen Geschwister Opel Rocks-e und Citroën Ami. Kantig und farbkontrastierend der eine, krass simpel die Enten-Idee aufgreifend der andere – der Topolino in „Verde Vita" (andere Farbe? Nö. Wozu denn?) aber ruft nach Sonne, Pistazieneis und einem Stück Pizza. Die Italiener können es einfach. Dabei könnte der Kleine fast seriös als Alternative zum 49-Euro-Ticket auf-

Rudi erklärt den jungen Damen seinen 53er Topolino

Alles schon mal da gewesen. Auch die nach vorn öffnenden Türen

Ihr kriegt mich nicht! Jedenfalls bergab ... Denn da kann der Fiat ans Tempolimit

Make my Day: Am Ende des Tages (stimmt sogar!) ist klar, dass die 75 Kilometer Reichweite genügen

treten. Für diese Summe gab es ihn zumindest monatlich zu leasen. Für Menschen, die gern für sich sind, überhaupt keine Lust auf starre Fahrpläne haben, zu eigener Musik aus der Boombox rocken und Luft lieber vom tragbaren Ventilator als vom hustenden Bahn-Nachbarn zu spüren bekommen.

Rudi kommt. Mit 17 PS!

Jetzt aber nichts wie rein! Lustig schon der Einstieg: Der in Marokko aus nur rund 250 Baugruppen montierte Topolino ist wie A-N-N-A, also von hinten wie von vorn gleich. Ergo weitgehend symmetrisch, deshalb ist eine der technisch identischen Türen vorn und eine hinten angeschlagen. Simplifizierung, Freunde. Auch bei den zwei Schlaufen pro Seite. Eine zum Öffnen, eine zum Zuziehen.

Kurbelfenster? Lachmuskelkater. Der Topolino hat Klappscheiben. So rudimentär wie die knüppelharten Sitze. Auch sonst verkneift sich der Fiat neumodischen Tand wie Berührungsbildschirme, Servolenkung oder Federungskomfort. Drei griffige Drucktasten befehligen die Fahrstufen, die Lenkung geht gar nicht mal so leicht und gar nicht mal so präzise, das „Cockpit“ informiert nur über Essenzielles. Etwa die Reichweite, die wegen des 7-kWh-Akkus bescheiden ausfällt, von Display und WLTP-Zyklus auf 75 Kilometer taxiert.

Umso großzügiger: die Ladedauer von prognostizierten vier Stunden an der 230-Volt-Dose per fest montiertem Kabel. Mehr geht nicht, aber etwas Zen hilft immer. Oder eine zum Topolino passende Lebensplanung. Wenn die stimmt, läuft’s. Oder besser: fährt’s. Subjektiv fast schon dynamisch saust der Halbtonner durch die Ebene, schlängelt sich durch Engstellen, sprintet an der Ampel mit den Großen, bremst sogar manierlich. Rekuperation? Ja, aber kaum spürbar.

Umso spürbarer: die Detailnähe zum Ur-Topolino. Um das rauszufinden, genügt ein kurzer Anruf bei Rudolf „Rudi“ Seufert, bis vor Kurzem unser Fuhrparkchef, heute Unruheständler unter anderem mit einem 53er Topolino (und einem Multipla nach Facelift, aber das ist wieder eine andere Geschichte). „Rudi, kannst du geschwind vorbeikommen?“ „Wann?“ „Na, jetzt.“ „Klar!“

Nach nur einer halben Stunde (Topspeed 90!) pöttert Rudis Topolino auf den Platz. Sein 17 PS starker 600er-Vierzylinder läuft fast schon seidig, die Karosserie zeigt die Raumökonomie der Fünfziger. Und Ökonomie überhaupt, so montierten die Fiat-Leute den Kühler höher als den Motor, was die Wasserpumpe spart. Und da der Tank hinter der Windschutzscheibe liegt, kommt er ebenfalls ohne Extrapumpe aus.

So oder so: Die Mädels sind begeistert auf einer Proberunde, entdecken jede Menge Übereinstimmungen zwischen Alt und Neu, etwa an Front, Scheinwerfern, Spiegelgehäusen, Radkappen und Schriftzügen. Nicht dumpf-plakativ, sondern das runde Ganze unterstützend. Unaufdringlicher Stil, einfach schön. Die Italiener haben es halt drauf. So wie die Pizza, die wir uns als Feierabend-Belohnung gönnen. Auf eine Margerita ins, besser vors „Pomodoro“, wo uns der Besitzer erst nach einer ausführlichen Besichtigung wieder weglässt.

Zum Abschlussbild jedoch nicht mehr auf die Stuttgarter Höhenlagen. Steigungen meidet der Topolino wie Italiener billiges Junkfood, sie schlagen ihm aufs Gemüt. Deshalb bleiben wir unten, gucken lieber rauf aufs Hügel-Panorama, bevor endgültig die Steckdose ruft. Ciao Topolino, bis zum nächsten Mal!

Text: Jörn Thomas
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Nichts gegen die Stellantis-Geschwister – aber so richtig Dolce Vita kann der Topolino einfach am besten

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziges Leichtkraftfahrzeug, L x B x H 2535 x 1400 x 1530 mm, Radstand 1730 mm, Kofferraum 63 l, Leergewicht/Zuladung 487/150 kg.

Fahrwerk

Querlenker/MacPherson vorn, Verbundlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Reifen 155/65 R 14.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

Synchron-Elektromotor, Leistung 6 kW (8,2 PS), max. Drehmoment 44 Nm, Lithium-Ionen-Batterie, Batteriekapazität 7 kWh.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit........................45 km/h
Reichweite..75 km

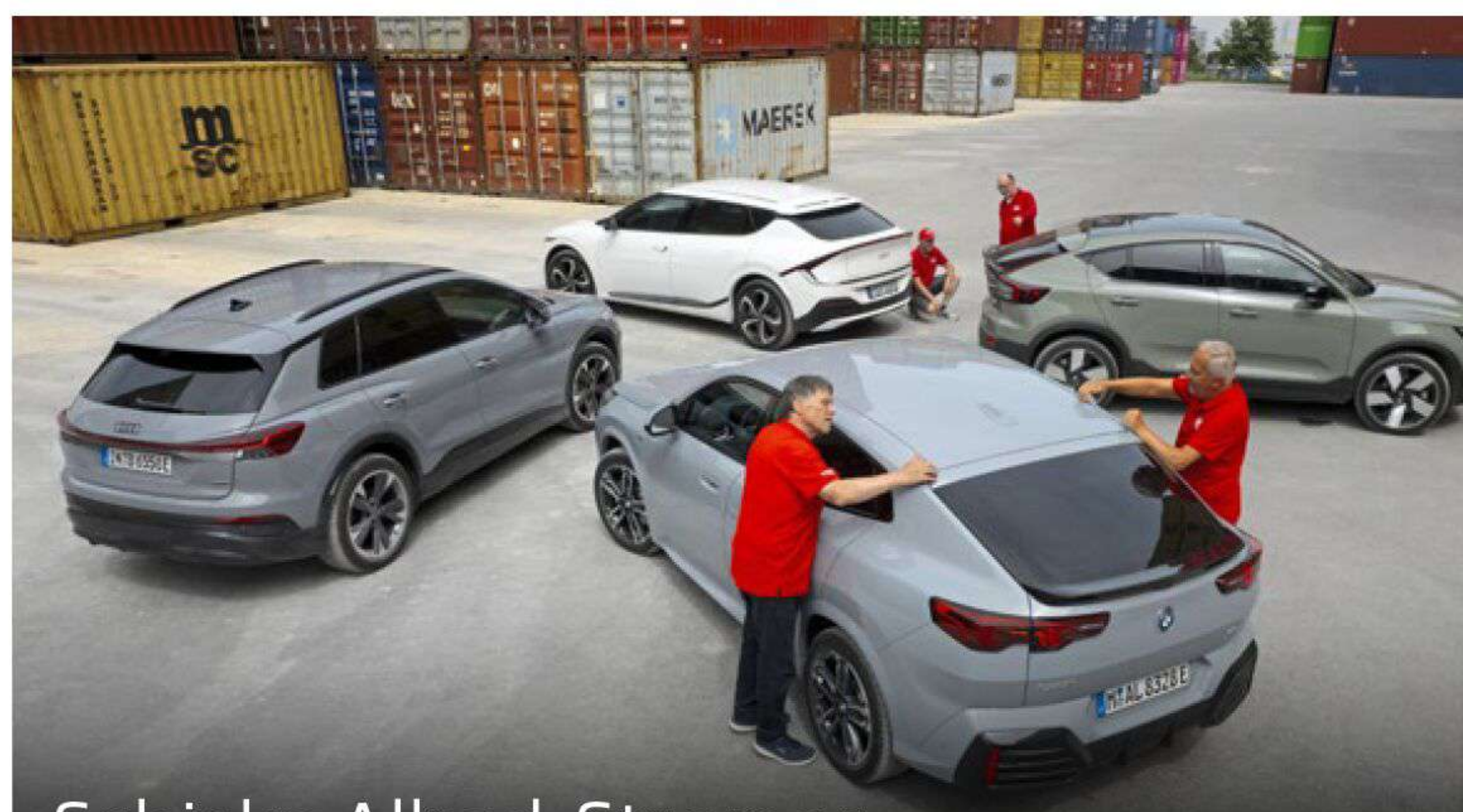
Grundpreis

Fiat Topolino ....9890 Euro

Auf zum Laden

Jetzt könnte es eng für den Lademeister VW Passat werden: Der ID.7 Tourer ist ein starker Konkurrent aus dem eigenen Haus. Im großen Einzeltest klären wir, ob der rein elektrische Reise-Kombi der bessere Variant ist

Erschwingliche Volks-Wagen

Vergleichstest Mit bodenständiger Technik und ebensolchen Kosten werben der neue Suzuki Swift, der frisch geliftete Mitsubishi Colt und der Skoda Fabia um die Gunst preisbewusster Käufer

Schicke Allrad-Stromer

Vergleichstest Der neue BMW iX2 bereichert die Gattung der SUV-Coupés mit E-Antrieb. Was richtet er gegen die zweimotorigen Rivalen Audi Q4 e-tron, Kia EV6 AWD und Volvo EC40 aus?

Erneut ein Dauerläufer?

Gebrauchtwagen Eine Ausgabe später als geplant kümmern wir uns um die Mercedes E-Klasse des Typs W 213. Wir zeigen ihre Stärken, aber auch die Schwachstellen

Porsche-Puristen auf Speed

Impression Keine Limits außerhalb von Ortschaften – die Isle of Man ist das natürliche Habitat dieser puristischen 911er, eines R-Modells von 2016 und des limitierten S/T

Foto: Getty Images

Wilde Marktentwicklungen

Extra Im Spezial „Auto & Geld" widmen wir uns der Debatte um Strafzölle für E-Autos aus China, analysieren die Tatsache, dass Neuwagenpreise immer weiter steigen, und zeigen Ihnen die besten Leasingangebote

---

Programm-Highlight von auto motor und sport

Jetzt Fahrspaß streamen: unsere TV-App auto motor und sport channel

Den TV-Sender können Autobegeisterte auch einfach per App einschalten und auf allen Apple-Geräten streamen – 24 Stunden am Tag, sieben Tage pro Woche. Einen Monat lang gibt es den Zugang gratis, danach kostet er nur 1,99 € monatlich im Abo. Die auto motor und sport channel-App finden Sie im App Store

---

Aus redaktionellen Gründen sind Änderungen dieser Themen möglich. Wir bitten dafür um Verständnis und bemühen uns, entfallene Artikel in einem späteren Heft zu veröffentlichen.

DAS STAND IN AUSGABE 16/1984

Was bringt der Vierradantrieb? Fünf Allradler im Vergleich

Seit es den Audi Quattro gibt, zählt die intensive Beschäftigung mit dem Vierradantrieb zur Pflicht in den Entwicklungsabteilungen. Dabei kristallisieren sich zwei Konzepte heraus: Vierradantrieb permanent oder nur bei Bedarf. Für eine Bilanz des Entwicklungsstands prüfte auto motor und sport fünf Allradmodelle, die für eine breite Käuferschicht infrage kommen.

Zu den japanischen Anbietern Toyota und Subaru gesellen sich inzwischen Renault, Alfa Romeo und Audi, wobei der 80 Quattro als Einziger mit einem permanenten Allradantrieb aufwarten kann. Alfa überlässt es dem Fahrer, ob er mit zwei oder vier angetriebenen Rädern unterwegs sein möchte. So bleibt der Alfa 33 ein Fronttriebler, der bei Bedarf mit Allrad-Qualitäten aufwarten kann – im Gegensatz zum Audi, dessen Konzept auf ausschließlichen Allradantrieb ausgelegt ist. Es sollte auch nicht außer Acht gelassen werden, dass man solches Temperament und eher geringeren Verbrauch bei Audi auch in Gestalt des 80 mit Frontantrieb erhält, und dies zu einem wesentlich niedrigeren Preis.

Auch in den Augen der Renault-Ingenieure ist 4x4 nicht nur eine einfache Rechenaufgabe, sondern eine Herausforderung. Dabei ist die Antriebstechnik des R 18 recht simpel, denn dank dem längs installierten Reihenmotor erübrigt sich eine Kraftumlenkung. Der Hinterradantrieb kann bei Bedarf zugeschaltet werden. Auf ein Zentraldifferenzial haben die Subaru-Techniker ebenfalls verzichtet, Verspannungen im Antrieb sind die prinzipbedingten Nachteile. Als Einziger verfügt der Subaru über ein Untersetzungsgetriebe, das Fahrten im Gelände erleichtert. Schweres Gelände ist auch nicht das bevorzugte Terrain des Tercel 4WD, doch unbefestigte Wege meistert er ordentlich, wobei der Fahrer sogar auf einen Kriechgang zurückgreifen kann.

Allradler von Toyota, Audi, Renault, Subaru und Alfa

auto motor und sport — Heft 16 — 8. August 1984 — DM 4,–
Was auto motor und sport-Leser fahren: Traum-Autos in Deutschland
Mercedes — Report: Werkstätten so gut wie die Autos? 190 E 2.3-16: Technik im Detail
VW — Fahrbericht: Polo (156 PS) mit Heckmotor und Kompressor
BMW — Doppeltest: Vierventil-M 635 CSi gegen Turbo-Alpina B7. Billiger und besser? 728i gegen 745i
Allrad-Autos im Vergleich — Die Preiswerten: Neuer Audi 80 Quattro (Vierzylinder, 90 PS) gegen Alfa 33 4x4, Renault 18 4x4, Subaru 4 WD, Toyota Tercel 4 WD

Feels like Heaven

Die Konkurrenz hatte diesmal am Pikes Peak ihre liebe Not. Michèle Mouton und Audi sollten deshalb zu einer späten Genugtuung kommen. Nur Bill Brister war besser als der Quattro. Sein Open-Wheeler, 550 Kilo leicht, 600 PS stark und in etwa so konstruiert wie ein alter Formel Super Vau, nahm dem Quattro auf den knapp 20 Kilometern zur Spitze rund 26 Sekunden ab. Audi will wiederkommen, um die schönsten und gefährlichsten Meilen der Welt zu stürmen – in Rekordzeit, versteht sich.

Fotos: H.-P. Seufert, W. Drehsen